www.blindes-materiel.com

HistoirE de GuerrE

M 05302 - 81 - F: 6,90 € - RD

N° 81 février-mars 2008

Belgique : 7,90 €
Canada : 8,20 C$
Luxembourg : 7,10 €
Maroc : 66, 00 DH

BLINDÉS & MATÉRIEL

France 6,90 €

Le magazine de l' INEDIT

LE JOUR OU GAMELIN MANQUA SON BÂTON DE MARÉCHAL

SOMUA S 35
Vie et mort au 4e cuirassiers

15 MAI 40

1914-1918
Le 155 GPF

FCM 36
En campagne avec le 7e BCC

Radio
L'ER 22 des artilleurs

Les camions Saurer

La Locomotion en Fête

7 & 8 juin 2008

16e rassemblement européen des collectionneurs de véhicules anciens

Aérodrome Cerny
La Ferté-Alais
91 Essonne

Et chaque jour la grande parade

Rencontre
D3 D4
Internationale

Nombreuses animations :
Boulangerie de campagne, reconstitutions, bourse, concours d'élégance, stands, etc.

Restauration sur place

Création, composition : Anekdota 01 64 57 09 02

Renseignements et réservations : Tél. 06 03 18 07 25 • Fax 01 60 85 10 53
www.locomotion-en-fete.fr • acpht@tiscali.fr

Crédit Photos : ACPHT

Entrée 14 € par jour et par personne - Gratuit pour les enfants de moins de 12 ans - Restauration sur place

Histoire de GUERRE BLINDÉS & MATÉRIEL

N° 81
février-mars
2008

LE MAGAZINE
DE LA
MOTORISATION
MILITAIRE
À LA
FRANÇAISE

Hommes et matériel 10 Au 4e cuirassiers

Véhicules tactiques 26 Latil M7 Z1

Artillerie 18 Canon de 155 GPF

Hommes et matériel 64 Le 7e BCC

Stratégie 38 Le 15 mai, tout est-il joué ?

Industriels 48 Les projets de chars G1

Transmissions 32 Le poste ER 22

Motorisation 14-18 56 Les Saurer

EDITORIAL

DEUX ÉCLAIRS, UN FATAL

À l'intérieur du champ d'investigation serré de **GBM**, et du fait même de cette concentration, la très grande diversité des sujets et des approches est l'un des points qui m'importent le plus.

Si le matériel blindé, comme l'on peut s'y attendre, tient la vedette, je fais toujours en sorte que le sommaire de chaque numéro reflète la gamme étendue du matériel employé par l'armée française dans les deux guerres mondiales. Éventail certes encore terriblement partiel, nombre de sujets très importants n'ayant pas encore été même effleurés. Pourtant, que de chemin déjà parcouru. Par exemple, dans le domaine de la radio, l'étude systématique des différents postes. Ou, pour l'artillerie, le passage en revue, tous les deux mois, d'un modèle significatif. Aujourd'hui, quel plaisir de traiter ce chef d'œuvre technique qu'est le 155 GPF, matériel choisi en 1917 par les États-Unis pour doter leur jeune armée et qu'ils maintiendront en service, comme nous, pendant près d'un quart de siècle.

À côté de ces héros d'acier, objets animés ou inanimés qui ont — nous le savons — leur âme propre, il y a les hommes, dans leur immense diversité mais tous confrontés à la guerre.

Il y a ceux dont le métier est de la faire, qui s'y préparent ou qui la préparent, avec des fortunes diverses et, hélas pour nous en 1940, malheureuses au plus haut niveau. Pourquoi l'*éclair* de raisonnement du général Gamelin à l'aube du 15 mai ne s'est-il pas accompagné de la trempe qui fait le chef de guerre ? Derrière notre généralissime, l'ombre d'un Joffre n'a pas percé. Le « *mystère Gamelin* » a coûté cher à la France et au monde libre.

Et il y a ceux, les plus nombreux, qui s'y trouvent plongés par le hasard et la nécessité et portent sur la chose militaire le regard de Candide. Ainsi le docteur Henry Fleury, jeune médecin généraliste exerçant à Saint-Symphorien en 1939, mobilisé au 7e BCC, témoigne en termes imagés de *sa* guerre. En lisant ses regrets, d'une part que l'armée n'ait pas conservé en 1939 les vieux Berliet de 14-18 « *plus sûrs* », et d'autre part que son ami le lieutenant de Tchaguine « *bien entendu, n'a et n'aura pas sa dotation complète* » de canons antichars dernier modèle, je me suis dit *in petto* : voilà encore un paradoxe bien de chez nous.

En automne 1914, l'armée française manquait de TOUT. Qui s'en souvient ? Un an, puis deux ans, puis quatre ans d'un effort industriel sans précédent l'ont transfigurée. En 1940, la même mutation l'attendait, bien plus vite. Mais la guerre fut plus rapide encore. Comme l'*éclair*.

François Vauvillier

Directeur de la publication, rédacteur en chef :
François Vauvillier

Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin

Chef de fabrication : Géraldine Mallet

Principaux collaborateurs :
J.-F. Antoina, P.-F. Aujas, R. Avignon, E. Barbanson, S. Bonnaud, P. Bouchery, D. Coste, E. Dagnicourt, P. Danjou, S. Ferrard, R. Fontbonne, Ch. Grégoire, A. Hohnadel, A. Laffargue, L. Lecocq, P. Malmassari, J.-Y. Mary, G. Mazy, R. Potié, A. Salles, E. Schwartz, J. Sicard, P. Touzin, Ph. Trutmann, H. de Wailly
Et Jean-Gabriel Jeudy qui demeure bien vivant à travers ces pages.

DÉPARTEMENT PUBLICITÉ
(FAX : 01 47 00 51 11)
Chef de publicité : Sandra Villermois ✆ 01 40 21 17 94
Équipe de publicité : Séverine Piffret ✆ 01 40 21 17 99
Graphistes : Géraldine Mallet ✆ 01 40 21 18 22
Aurélie Saintecroix ✆ 01 40 21 07 08
Aurore Mathieu ✆ 01 40 21 18 22

DÉPARTEMENT COMMERCIAL
(FAX : 01 47 00 20 75)
Directeur marketing et commercial : Pascal Da Silva ✆ 01 40 21 15 33
Responsables commerciales : Christine Vichy ✆ 01 40 21 75 34
et Nathalie Toutain ✆ 01 40 21 15 39

Assistante de la Direction Générale : Sandrine Régat ✆ 01 40 21 18 26
Relations Presse : Sophie Kaufmann ✆ 01 40 21 15 36

SERVICE CLIENTS
Abonnements et vente par correspondance
Hayette Amar, Françoise David, Priscilla Musselaya, Sanaa Himri
N° Indigo 0 820 888 911
0,118 € TTC / MN
Pour l'étranger : + 33 140 211 796
e-mail : vpc@histecoll.com
e-mail : abonnement@histecoll.com

RÉDACTION ET GRAPHISME
Secrétaire général de la rédaction : Pierre Gavigniaux
Rédaction : Gil Bourdeaux, Yves Buffetaut, Christophe Camilotte, Philippe Charbonnier, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Jean-Marc Deschamps, Denis Gandilhon, Morgan Gillard, Raymond Giuliani, Magali Masselin, Eric Micheletti, Jean-Pierre Parlange, Nathalie Senhadji, Nicolas Stratigos, Alexandre Thers, Erwan Le Vexier, Jean-Louis Viau.
DÉPARTEMENT GESTION
Administrateur adjoint : Chantal Raynaud
Comptabilité : Alain Thibout et Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire générale : Laetitia Quinton ✆ 01 40 21 18 24

Directeur des systèmes d'information : Jacques Tollu.
Administrateur du site : Antoine Viau.

RÉDACTION, PUBLICITÉ
Histoire & Collections – 5, avenue de la République,
75541 Paris Cedex 11.
N° Indigo 0 820 888 409
0,118 € TTC / MN
Téléphone pour l'international : + 33 140 211 820
Fax. : 01.47.00.51.11

TARIFS D'ABONNEMENT
(1 an) : France : **36,50 €**
DOM-TOM & Autres pays : **44,00 €**

Vente en kiosque : NMPP.
Modif et réassort : Sordiap. ✆ 0800348420
Vente au détail : librairie ARMES & COLLECTIONS
19, avenue de la République. 75011 Paris. ✆ 01 47 00 68 72
DISTRIBUTION À L'ÉTRANGER
Diffusion en Belgique : Tondeur Diffusion,
Avenue Van Kalken, 9. B-1070 Bruxelles.
Abonnements ✆ 02/555.02.17. Un an : 43 €.
Administration des ventes ✆ 02/555.02.21. Fax : 02/555.02.09.
FORTIS 210-0 402 415-14. E-mail : press@tondeur.be
Italie : Tuttostoria, Ermanno Albertelli Editore.
BP 395. 43 100 Parma.
USA : RZM Imports Dist.,
PO Box 995, Southbury, CT 06 488.

Histoire de Guerre, Blindés & Matériel est une publication du groupe *Histoire & Collections*, SA au capital de 182 938,82 €.
Siège social : 19, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Vice-président : Jean Bouchery. Directeur général : Jean-Marie Mongin.
Principaux associés : F. Vauvillier, J.-M. Mongin, E. Micheletti
E-mail : blindes-materiel@histecoll.com
N° CPPAP : 0109 K 79212

Traitement de l'image : Studio graphique A&C / Julien Ghys
Impression : Léonce Deprez, zone industrielle, 62620 Ruitz
Printed in France/Imprimé en France
© Copyright Histoire & Collections 2008.
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.

Histoire de Guerre
Histoire de
GUERRE
BLINDÉS
&
MATÉRIEL

VOS RÉACTIONS, VOS

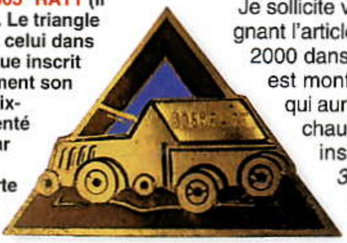
HistoirE de GuerrE
n° 81
BLINDÉS & MATÉRIEL
Le magazine de l'INÉDIT
LE JOUR OÙ GAMELIN MANQUA SON BÂTON DE MARÉCHAL
SOMUA S 35
Vie et mort au 4e cuirassiers
15 MAI 40
1914-1918
Le 155 GPF
FCM 36
En campagne avec le 7e BCC
Radio
L'ER 22 des artilleurs
Les camions Saurer

En couverture.
Un char Somua S 35 brûle de l'intérieur sans avoir explosé. À son matricule M 50 234, nous savons qu'il a été livré tardivement, probablement au 3e cuirassiers de la 4e DCr opérant au sud du « couloir des Panzer » à partir du 17 mai. Tous les Somua engagés jusqu'alors — ceux des trois DLM — se trouvent pour leur part en Belgique, au nord de ce couloir, tels ceux du 4e cuirassiers (1re DLM) dont l'odyssée est contée dans ce numéro. Gamelin, en cette aube du 15 mai, avait *vu* l'opportunité. Hélas il n'en fit rien.
(Somua : coll. P. Danjou. Couleurs L. Lecocq)

Des Laffly au 305e RATTT ?

Inutile de vous complimenter, les pages 4 à 7 de **GBM** 80 le font abondamment. J'aimerais simplement y ajouter, ce à quoi personne ne pense, le plaisir de lire des textes bien écrits, charpentés, clairs et sans fautes d'orthographe. Merci également de publier le rappel des articles France 40 parus récemment dans **Militaria**. Idée à suivre car ainsi je ne risque pas de manquer des articles nouveaux sur mon thème.

Je sollicite votre avis sur une illustration accompagnant l'article *La 1re DCR à Flavion* paru en janvier 2000 dans *Histoire de Guerre* n° 1, page 47. Il y est montré un insigne Drago du 305e RATTT, qui aurait été distribué par la maison Laffly aux chauffeurs des tracteurs de la marque. Cet insigne porte distinctement la mention *305e RATT* et représente un chasseur de chars. Or ceux-ci, d'après **GBM** 80, n'ont pas été affectés à la 1re DCR. Désolé d'être un *poil à gratter*.



Insigne d'origine Laffly frappé au chiffre du 305e RATT (il manque un T). Le triangle équilatéral est celui dans lequel la marque inscrit traditionnellement son logotype. Le six-roues, représenté blindé à l'instar du prototype W 15 TCC, porte un canon en chasse.

Votre article de **GBM** 80 sur l'artillerie des DCR me pose aussi un problème moral : j'essaie de constituer un ensemble homogène si possible représentatif du 305e, à base des véhicules disponibles en vraie grandeur (W 15 T, V 15 T, Citroën type 23) et accessoires d'environnement. Je pensais chercher un tube de 25 CA et lui refaire un affût, mais votre article semble dire que ces pièces et ces véhicules, n'étaient présents, ni les uns, ni les autres, au 305e. Et je n'aime pas tordre l'histoire. Dilemme. Pourriez-vous me proposer un échappatoire?

Bernard Dodane (via internet, le 29 novembre)

FV Vérité un jour, erreur le lendemain. Il est exact, comme publié dans **GBM** 80, que le 305e RATTT n'a pas, dans sa dotation normale, de *tracteurs* Laffly (il a cependant quelques VLTT S 15 R, type montré sur la planche) et d'autre part, il est non moins vrai que la 1re DCr n'a pas reçu de batterie automotrice antichar. *MAIS* une recherche toute récente effectuée par Éric Denis (ATF40) permet d'établir que le 305e RATTT a bel et bien perçu (très, très tardivement) des Laffly W 15 TCC. Je n'en dirai pas plus, le dossier sera publié bientôt dans **GBM**. Ce *scoop* (merci Éric) explique l'existence du fameux insigne spécial de chez Laffly qui, je dois le dire, m'avait toujours intrigué car il ne « collait » pas.

Quant au V 15 T (quatre roues), il sera vraiment difficile de le justifier au 305e RATTT, ou même dans une DCr. Car c'est un tracteur de canon de 25 *de cavalerie*, désolé. Mais ne le jetez pas sur le bas-côté, il mérite mieux que cela.

ARMES
MILITARIA
MAGAZINE
N°270
1940 Equipements
ARMÉE FRANÇAISE

Lecture recommandée, MILITARIA MAGAZINE, pour tous ses numéros. Sujet à relever tout dernièrement, dans le N° 270 de janvier, la suite de l'étude de fond sur l'équipement modèle 1935 du fantassin.

Le « nègre » nous avait remonté le moral

Dans le courrier de **GBM** 80, vous évoquez *En automitrailleuse* de Guy de Chézal. On sait que le livre eut du succès. Il avait été écrit par un « nègre » talentueux de l'époque, dont j'ai oublié le nom. L'ouvrage nous avait remonté le moral, mais les cavaliers faisaient la moue... Il y eut une suite en 1944, mais peut-être pas due à la même plume.

Michel de Tarlé, 13103 Saint-Etienne-du-Grès

Sujets français et sujets belges aussi

Tout d'abord un grand bravo pour avoir eu l'idée, et la volonté — je dirais le culot — de sortir **GBM** nouvelle formule. Je suis heureux de voir, bien que pas vraiment surpris, que la demande est là, et suffisante pour que cette formule continue. De fait, je renouvelle aujourd'hui mon abonnement pour une nouvelle année pleine d'articles et photos fort intéressants, et qui donnent l'envie d'en savoir encore plus. Et aussi, dans mon cas, l'envie de créer d'autres maquettes de sujets français 1914-1940.

Bien que résidant au Royaume-Uni, je suis belge et de ce fait, me pose depuis un an la question suivante — je n'ose dire suggestion — car vous avez bien entendu déjà cerné le contenu de **GBM** : serait-il possible, de temps en temps, de voir un article ou l'autre sur l'armée belge ? Cette dernière fut fort « proche », malgré tout, de l'armée française, ne serait-ce que par la contribution française à la campagne de Belgique en mai 1940. Un traitement à la **GBM** de certains matériels utilisés par les Belges serait, je n'en doute pas un instant, une *avancée historique* envers la connaissance de cette armée un peu oubliée.

Quoi qu'il en soit, vous pouvez me compter parmi vos supporters. Bonne continuation !

Dominique Jadoul, *Retrokit* (via internet le 2 décembre)

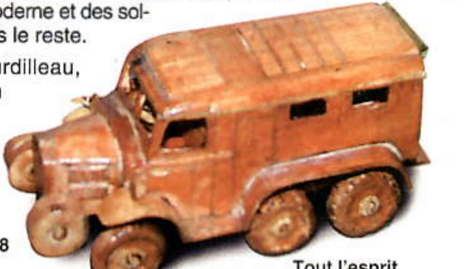
FV À votre suggestion, je réponds **OUI, les sujets Belgique 1940 sont prévus, et même programmés**, suivant une liste précise. Le premier est en finition. Un auteur belge renommé a pris la main, fort légitimement, sur ce sujet. Le programme, étalé sur plusieurs années, visera à traiter, de manière échelonnée, le matériel des troupes belges motorisées de 1940. Et votre armée est déjà, dans ce numéro, en position sur la ligne KW *(➠ pages centrales)*.

Avant, c'était la galère

J'achète **GBM** depuis le n° 74. Y ayant vu la Lorraine 28 et étant maquettiste, je me suis dépêché d'en réaliser un modèle au 1/48 en bois, qui était déjà terminé au moment de la sortie du n° 75. J'ai longtemps hésité avant de vous écrire. Continuez à publier sur le matériel français. Avant, c'était la galère pour trouver des infos.

En 1940, c'était des braves mais on a longtemps caché la réalité pour couvrir la hiérarchie. Il y avait du matériel moderne et des soldats, mais pas le reste.

Daniel Bourdilleau, 41150 Onzain



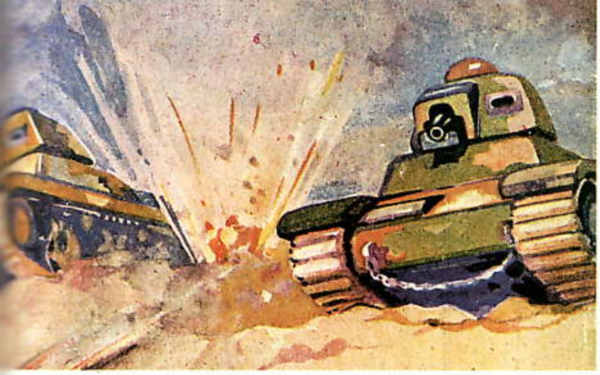
Voiture de dragons portés LORRAINE 28 réalisée au 1/48 par Daniel Bourdilleau.

Tout l'esprit des maquettes en bois...

Nous sommes tout de même nombreux

Encore bravo pour **GBM** 80, les articles sont toujours d'un intérêt immense et les témoignages dans les *Libres pages du Manifeste français* me font penser que nous sommes tout de même nombreux à nous intéresser à cette partie de notre histoire, malgré l'enfouissement de celle-ci dans la mémoire collective, cachée par des films comme *La 7e compagnie* qui, l'air de rien, sont insultants pour l'armée française. Celle-ci a perdu autant d'hommes qu'en dix mois de combat à Verdun pendant les 45 jours de lutte de mai-juin 1940. Dominique Lormier donne dans votre dernier numéro une très bonne comparaison, qui m'amène à une autre question ou interrogation : allons-nous tous attendre qu'il ne reste plus que cinq combattants vivants pour nous apercevoir que leur sacrifice a été aussi grand que ceux qui ont libéré la France avec les Alliés, même si, à ce moment-là, la France a perdu ?

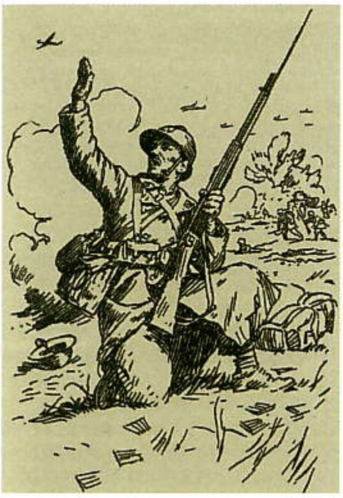
Emmanuel Séjourné (via internet le 30 novembre)



Le « moteur combattant », image-mascotte de GBM
(Détail de la couverture de La Science et la Vie, janvier 1940)

QUESTIONS, VOS APPORTS À GBM

FV Pertinente question. En 1990, pour le 50e anniversaire, il y eut, sous l'égide du ministère des Anciens combattants (en particulier de M. Serge Barcellini, chargé de mission, à l'action très positive et appréciée), une suite organisée de manifestations commémoratives disposant d'un label unificateur. Il avait même été espéré la création d'un timbre-poste rendant hommage à *Ceux de 40* mais ce dernier projet a hélas avorté car, sentence venant de très haut, « *on ne célèbre pas une défaite* ». Argument atrocement injuste et même assassin pour les pauvres soldats qui y ont laissé leur peau — ce fut leur seconde mort —, et pour ceux qui en sont revenus et dont les rangs se clairsèment de plus en plus.



« *Les dernières cartouches 1940* », **la belle carte de vœux de France 40 Reconstitution (merci à Jean-François Catteau), croquis de P.-A. Leroux.**

Tous les dix ans, le problème est posé, et tous les dix ans, la déception est au rendez-vous. En 1970, écœuré par le « *barrage féroce à la commémoration nationale* », Pierre Porthault — un ancien de la 1re armée (40e RANA, 2e DINA), héros de la défense de Lille et Haubourdin — a publié à compte d'auteur un ouvrage étonnant, *L'Arrière-garde meurt mais ne se rend pas.* Sortant de ses gonds, Porthault y fustige les trois premiers personnages de l'État du moment. Au-delà du pamphlet, le récit des derniers jours de ce qui était alors devenue l'armée Prioux est poignant.

Aujourd'hui, ceux de 40 sont honorés dans nos pages et par nombre d'ouvrages, mais, comme l'explique si bien Henri de Wailly dans ce numéro *(➠ page 7)*, « *L'histoire n'est pas de taille à se battre contre les légendes* ». J'ajouterai que le soldat de 40, c'est M. Toulemonde. Et M. Toulemonde n'a pas de lobby.

Si mon père était là

Si mon père était là, lui, ancien combattant et prisonnier, qui m'a si souvent parlé de la campagne de mai-juin 1940, il serait à n'en pas douter un lecteur assidu de votre revue. Ses camarades ainsi que lui-même, qui faisaient partie de la 1re armée , me disaient : « *On avait du matériel, on pouvait se battre, on n'a pas compris ce qui s'est passé et surtout cette pagaille* ». Depuis quelques années, en historien amateur, je m'enquérais sur ces événements et votre revue est arrivée à propos. Non ! L'armée française de 1940 n'était pas une armée de guignols, comme certains esprits se plaisent à le dire, et **GBM** est là pour le démontrer.

On ne refera pas l'Histoire, elle ne se refait pas. Mais il était temps de mettre les pendules à l'heure ; à étudier les hommes, le matériel, la stratégie, les causes de cette étrange défaite, *on finira bien par la gagner cette campagne de 1940*, selon votre excellente formule. Longue vie à votre revue très technique et très intelligente.

G. Decausty, 12000 Rodez (via internet le 21 décembre)

FV Avec une pensée pour votre père, ancien de l'armée Blanchard puis Prioux, je crois que vous apprécierez ce numéro-ci, où nous revenons sur la journée du 15 mai 1940, journée funeste pour nos armes mais qui a été traversée, hélas fugitivement, par une lueur concernant, justement, la 1re armée.

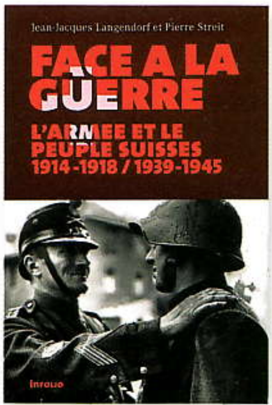
Mille questions d'un professeur d'histoire

Je m'adresse ici à toute l'équipe de **GBM** pour exprimer ma grande admiration pour l'exceptionnelle qualité de la revue. Non seulement vous abordez avec un rare bonheur un vaste sujet longtemps boudé par les spécialistes, à savoir l'étude exhaustive des matériels français de 1914 à 1945, mais encore vous faites preuve d'une profonde honnêteté intellectuelle quand des hypothèses sont avancées. Surtout, vous avez commencé à cerner les réalités tactiques et stratégiques. Vous comblez le professeur d'histoire que je fus et le passionné d'études militaires que je reste, notamment sur la guerre 39-45. Faisant la démonstration que l'armée française, globablement, avait un équipement qui pouvait lui permettre de faire face, vous reposez de façon aigüe le problème des causes de la défaite.

Jean-Guy Launoy, 21400 Ampilly-le-Sec

FV Merci de votre très longue lettre, si longue qu'elle demanderait quatre pages pour la publier in extenso, et mille pour y répondre valablement. Vous le résumez, « *ces questions tournent en fait autour du même thème : comment les stratèges en fonction envisageaient-ils l'emploi des chars ? Ou, qu'est-ce qu'ils ne voulaient pas en faire ? À savoir, constituer les grandes unités cuirassées de de Gaulle et en fait lui donner raison !* » Voilà bien des pistes utiles pour nos prochains sommaires. Comme vous l'écrivez, « *GBM est obligé d'exister de très nombreuses années tant les questions induites surgissent* ». Je ne vous démentirai certes pas.

Vient de paraître
LES CHARS DE LA RÉSISTANCE
de Luc Brauer
Sous ce titre un peu générique se cache l'histoire détaillée et magnifiquement illustrée de l'unité du lieutenant Besnier, le 1er groupe mobile de reconnaissance, une unité FFI motorisée créée en août 1944 avec du personnel breton et normand et des véhicules récupérés sur les Allemands parmi lequel se retrouve surtout du matériel français, modifié ou non. Opérant sur la poche de Saint-Nazaire, le 1er GMR deviendra, début 1945, l'escadron autonome de chars Besnier, grâce cette fois à des Panzer de divers types récupérés en Normandie. Ce qui vaudra cette vision insolite d'un Tiger, de deux Panther et d'une dizaine de PzKpfW IV frappés de la cocarde tricolore. Épatant.
Chez l'auteur. ISBN 2-9525651-1-2


Jean-Jacques Langendorf et Pierre Streit
FACE A LA GUERRE
L'ARMEE ET LE PEUPLE SUISSES
1914-1918 / 1939-1945
Infolio

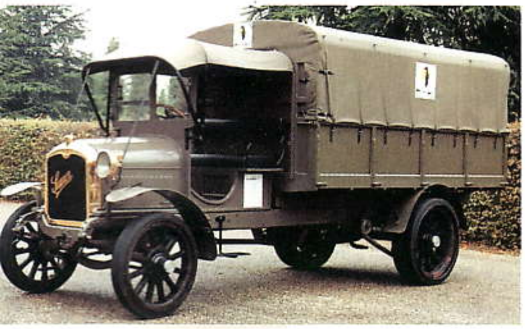
Vient de paraître
FACE À LA GUERRE, L'ARMÉE ET LE PEUPLE SUISSES 14-18 / 39-45
de J.-J. Langendorf et P. Streit
Une étude qui ne laissera pas indifférent notre lectorat intéressé par les questions stratégiques : comment la Suisse a vécu les deux conflits mondiaux, sous l'angle militaire (nombreuses photographies de matériels), économique, social et politique. L'on y découvre les lacunes et l'impréparation de l'armée suisse en 1914-1918 (à l'époque où la Confédération craignait surtout une attaque française, ce qui est fort peu connu), et au contraire sa préparation et son efficacité dissuasive en 1939-1945, sous le commandement éclairé du général Guisan. Les contacts noués alors, dès avant la guerre, entre les états-majors français et suisses face à la menace hitlérienne, sont éclairés du côté helvétique, avec un passionnant témoignage sur la folle nuit du 14 au 15 mai 1940, où la Suisse crut bien être la prochaine cible de l'offensive allemande à l'Ouest.
Éditions Infolio 2007
ISBN 978-2-88474-033-3

Les chars de la Résistance
L'étonnante aventure d'un escadron FFI blindé sur la Poche de Saint-Nazaire
Luc Braeuer

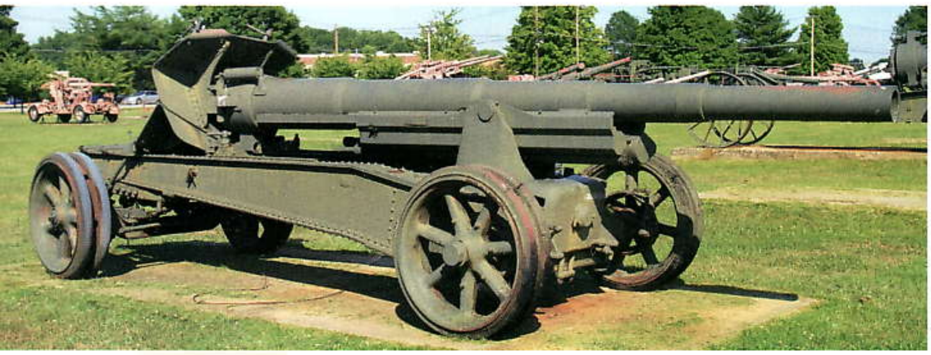
www.collect-world.com
VENTE PAR CORRESPONDANCE
FORCES OF VALOR, 21th CENTURY TOYS, ATTACK HOBBY KITS,
HELLER, ELITE FORCE, SOLIDO-VEREM
KUBELWAGEN TYPE 82 Normandie 1/32 = 20.95 € - JUNKERS 87B-STG1 1/72 = 18.95 €
Sarl collect-world - l'aubinière - 61800 MONTSECRET
Tél / Fax : 02 33 96 02 79 - Port : 068 3000 430

Organisation - Unités - Cartes - Ordres de bataille
...et le Forum des historiens passionnés
Armée de Terre Française 1940
ATF 40
HTTP://WWW.ATF40.FR

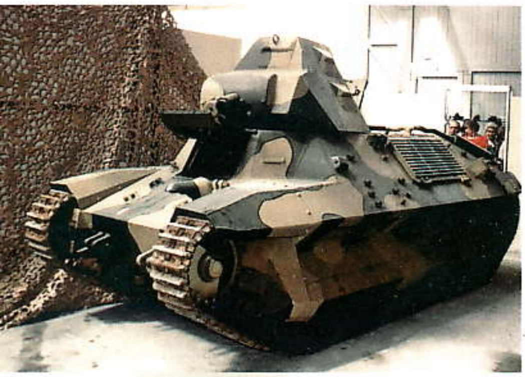
ILS SONT DANS CE NUMERO...



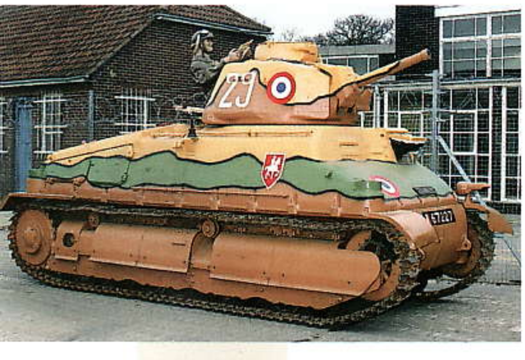
Le camion Saurer type B (➨ *pages 56-63*) préservé par la Fondation Berliet. Celle-ci compte une très belle collection de camions de la Grande Guerre en état de marche, régulièrement honorés y compris dans les commémorations nationales. *(DR)*



Le canon de 155 GPF (➨ *pages 18-25*) photographié par Christophe Vallier au musée d'Aberdeen (États-Unis). Les Américains ont construit eux aussi ce matériel avant-gardiste.



Le char léger FCM 36 (➨ *pages 64-79*) conservé au musée des blindés de Saumur est une pièce unique au monde.



En revanche, le char de cavalerie Somua S 35 (➨ *pages 10-17*), ici l'exemplaire du musée de Bovington (Grande-Bretagne) repeint aux couleurs du 3ᵉ escadron du 4ᵉ cuirassiers, peut également être admiré à Saumur et à Aberdeen. Mais seul celui conservé aux États-Unis possède encore son clocheton d'origine, non modifié à l'allemande avec trappes ouvrantes.

De l'étymologie du Général

Charles **De** Gaulle signait ***de*** *Gaulle*, son père le faisait aussi. C'était, dirons-nous, une coquetterie. Le général Weygand l'avait une fois appelé Gaulle, comme s'il était noble. Par la suite, il s'est repris et a dit en substance « *je vous ai appelé Gaulle, j'aurai dû dire " De Gaulle "* ».

En fait, il s'agit d'un nom flamand : l'article *De* est le « *le* » français. Quant à la syllabe *Wal*, elle se transforme en *Gau* en français (par exemple, Walter donne Gauthier). Étymologiquement, De Gaulle signifie *Le mur*, et il faut à l'article une majuscule, du fait de l'origine flamande.

À part cela, je suis collectionneur de figurines et matériels militaires. Depuis des dizaines d'années, je fabrique avec du carton, du plâtre, du bois, etc., tous les engins français possibles. Durant l'Occupation, j'ai vu beaucoup de véhicules « allemands » qui, en fait, étaient français et souvent aussi britanniques. Merci pour ce que vous faites avec **GBM**, merci d'avoir remis nos couleurs à l'honneur.

Jean-Marie Walton, 62500 Saint-Omer

FV Et merci à vous de cet éclairage sur l'origine du patronyme de Charles de Gaulle. En vertu de la règle qui veut que les noms propres n'ont pas d'orthographe fixée, nous nous tiendrons désormais à l'usage que l'Histoire a retenu.

Je ne suis pas seul

J'aimais bien *Histoire de Guerre* ancienne formule. Mais un magazine qui ne traite que de l'armée française des deux guerres, avec des témoignages, les véhicules, l'armement et des analyses stratégiques, on en révait, vous l'avez fait, merci. J'ai lu et relu avec intérêt l'article sur les sanitaires de 14-18 et j'attends avec impatience la suite sur les sanitaires de 39-40, en espérant aussi des articles sur les matériels du génie.

D'autre part, cela fait du bien de lire à travers les *Libres pages* que je ne suis pas seul à être atteint par le *syndrome de Quarante*. Pouvoir partager les opinions de lecteurs comme Thierry Laroche (**GBM** 77) et Fanck Noguera (**GBM** 80) m'enthousiasme au plus haut point.

Ph. Dezautez, 79380 La Forêt-s.-Sèvres

Une place au matériel allemand ?

Pensez-vous réserver une rubrique aux annonces, même payantes ? Et faire une place même succincte aux matériels allemands comparés aux matériels français équivalents (leurs performances) ?

Claude Frucot, 54160 Longuyon

FV Concernant les petites annonces, je ne sais si elles seraient à leur place dans une revue historique et documentaire. Mais pourquoi pas ? Qu'en pense nos lecteurs ? Sur la seconde question, la comparaison France-Allemagne s'impose en effet mais, d'un autre côté, elle a été maintes fois effectuée depuis 1940, au plan des matériels comme à celui du rapport de forces. Il faut donc renouveler le sujet, notamment sur le plan graphique. La carte centrale de ce numéro en est une illustration parmi d'autres. Sachez en tout cas que la « boîte à idées » fonctionne, et qu'elle est ouverte 24 heures sur 24.

Champion des causes perdues

Le féru que je suis du Second Empire (à Mourmelon en képi en pantalon rouge) ne manque pas d'intérêt pour 14-18 et pas davantage pour 39-45. Convaincu sans doute avant bien d'autres que la guerre de 40 n'a pas été perdue faute de matériel, et que celui que nous avions était de qualité, j'ai toujours défendu le soldat français contre vents et marées, même si l'on ne peut nier qu'il y a eu parfois des défaillances humaines, ce qui m'a certainement valu d'être jugé comme un cocardier partisan.

Aujourd'hui, **GBM** que j'ai découvert au n° 74 me ravit, même si hélas nous n'avons pas accès aux moteurs. Pour soutenir cette action salvatrice de notre honneur, je m'abonne. Dans le n° 80, j'ai retrouvé l'AMD 35 Panhard dont mon beau-frère Georges Berru, qui avait fait son service en bleu horizon en 1938, a conduit un exemplaire jusqu'en Hollande, je crois avec le 6ᵉ cuirassiers. Peut-être **GBM** nous en dira-t-il un peu plus sur ce régiment ? Amitiés d'un drôle de citoyen champion des causes perdues.

André Perdoux « *Les Arquebusiers de Cerny* »

FV Un très gros dossier sur le 6ᵉ cuirassiers de la 1ʳᵉ DLM est en gestation, par un auteur qui y a consacré des années. Et sur l'esprit cocardier, une formule britannique me revient à l'esprit, qui devrait sonner agréablement à nos oreilles francophones : « *Right or wrong, my country* » (qu'il ait raison ou tort, c'est mon pays).

Personnel féminin 1918 et chars FT 1940

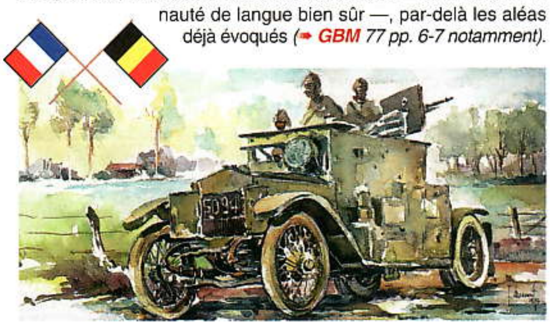
Les deux chauffeuses de voiture sanitaire présentées dans **GBM** 80 (page 50, photographie de titre) portent la tenue des *personnels féminins de conduite des véhicules automobiles en service aux armées*. Tous les effets visibles sont réglementaires, à l'exception de la casquette portée par la conductrice de gauche. Il se peut que cette dernière provienne d'une organisation américaine.

Au sujet des Renault FT de la page 75, je pense qu'ils font partie de la section de chars du 143ᵉ régiment régional (Grenoble) de la 14ᵉ région militaire. Le 142ᵉ RR de cette même RM ne disposait quant à lui que de trois chars FT.

Bravo pour **GBM**, mais pourquoi ne pas élargir le champ d'investigation aux pays confrontés à l'hégémonie nazie des années trente à 1941 : Pays-Bas, Belgique, Danemark, Norvège, Pologne, etc. ?

Frédéric Pineau, 78120 Rambouillet

FV Qui trop embrasse... Il me paraît opportun de tenir le cap fixé à **GBM** pour lui conserver sa cohérence, tout en ouvrant, comme déjà indiqué, nos pages à l'armée belge, car il y a des deux côtés du Quiévrain une réelle communauté de destin — et une communauté de langue bien sûr —, par-delà les aléas déjà évoqués (➨ *GBM 77 pp. 6-7 notamment*).



Une AM Minerva belge 14-18 décore la carte de vœux du Tank Museum de Bruxelles, aquarelle de J. Dessart.

Où était la SS 44 durant la Grande Guerre ?

J'ai lu avec intérêt l'article sur les voitures sanitaires dans **GBM** 80. L'un de mes grands oncles a servi, de mai 1916 à la fin de la guerre, à la section sanitaire 44. Auriez-vous des renseignements sur l'histoire de cette unité ?

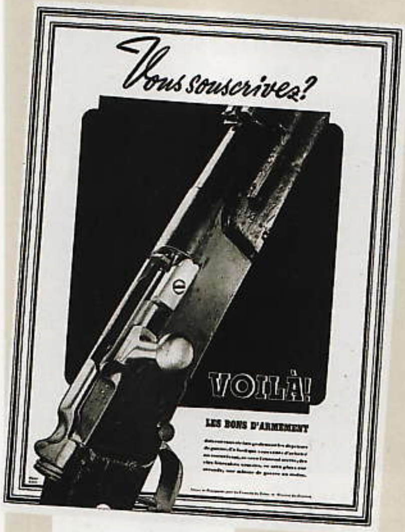
Philippe Raoult, 59400 Cambrai

FV Hélas non, et **GBM** ne peut pas répondre à des questions aussi personnelles et particulières. Les sites consacrés à 14-18 devraient peut-être pouvoir vous aider.

TRIBUNE LIBRE

1940 ? LA CULTURE DE LA HONTE

par Henri de Wailly


Vous souscrivez?
VOILÀ!
LES BONS D'ARMEMENT

Fichue propagande : en juin 1940, les Français sont invités à souscrire aux bons d'armement pour produire... des Lebel modèle 1886-1893.
(L'Illustration, 8 juin 1940)

Pourquoi le traumatisme de 1940 ne s'est-il jamais estompé ? Les raisons s'accumulent.

L'incompétence des services dits de « *Propagande nationale* » est patente en 1940. Tous les historiens la constatent. Sous la direction de Jean Giraudoux, les services de l'hôtel Continental ont été incapables de formuler des messages susceptibles de toucher la troupe et d'insuffler à l'opinion des raisons de la soutenir et de l'aimer. Par ailleurs, le colonel qui présidait aux relations de l'armée avec la presse, éprouvait pour les journalistes la plus vive méfiance. Vincennes considérait que les correspondants de guerre ne pouvaient que divulguer des secrets militaires susceptibles de favoriser l'ennemi. Les reporters accrédités n'étaient admis à faire des reportages qu'encadrés et maintenus dans des lieux prévus à l'avance, auprès d'unités préparées. Il ne fallait surtout pas photographier le matériel. Les clichés distribués par Vincennes ne représentaient donc que des fantassins, et cultivaient la mythologie de la guerre de 14-18, les tranchées, le pinard, la pipe et le tabac, le théâtre aux armées, sans comporter aucune notion de fierté militaire ou de confiance en soi.

Bientôt réfugié en Amérique, Pierre Lazareff, l'ancien directeur de *Paris Soir*, le premier quotidien français, a écrit des pages brûlantes à ce sujet. Alors que les services du docteur Gœbbels inondaient les agences de presse du monde entier de photos d'excellente qualité représentant de jeunes soldats heureux, sportifs, dynamiques et bien équipés, montés sur des matériels modernes, Vincennes distribuait chichement des photos archaïques où l'on voyait des poilus en capote, transis dans des guitounes, ou bien assis sur des avant-trains hippomobiles. C'était souvent des photos prises pendant des manœuvres avant guerre. M. Booth Luce, le puissant directeur du groupe *Time Life*, dont les magazines étaient lus dans le monde entier, suppliait Vincennes de lui fournir des photos présentables de l'armée française, mais Vincennes s'y est toujours refusé. L'image que nous avons donné de nous-même par l'intermédiaire de la presse et du cinéma de l'époque, — il faut regarder *Le Miroir* ou *Match* ! — est donc littéralement consternante. Dès avant les combats, l'armée française paraît devant les opinions nationale et mondiale apathique et mal équipée.

Pas d'images ? Pas de combats !

Voici les opérations actives. Accrédités par Vincennes, les « *correspondants de guerre* » sont systématiquement écartés des théâtres d'opération. Joseph Kessel, que j'ai interrogé à ce sujet, parlait d'« *interdiction idiote* ». Lui seul a pu faire un reportage sur Rethel, mais les autres furent tous éloignés des combats. Par ailleurs, si les appareils de photo étaient interdits dans la troupe en France, ils étaient autorisés dans l'armée allemande, et des agents de la *Propaganda Abteilung* étaient attachés à chaque unité. Il existe aux archives de Coblence, à Washington et à Moscou, un peu en France, quantités de clichés représentant la Wehrmacht au combat. Du côté français ? Pas une photo, pas un film ! Personne n'a vu les Français se battre. Pas d'images ? Pas de combats ! Car nous vivons dans une société d'image et ce qui n'est pas photographié n'existe pas. La France, donc, ne s'est pas battue.

La guerre est perdue. Immédiatement après l'armistice, les Allemands tournent pour la propagande des images spectaculaires de faux combats avec le matériel de prise. Beaucoup de ces vues, très diffusées, sont totalement apocryphes, mais elles sont significatives et d'une grande qualité. Elles ne représentent, bien entendu, que des Français qui fuient ou se rendent, des chars qui explosent. Au total, les seules photos de la guerre de 40 sont donc en faveur de l'ennemi.

Pendant les années d'occupation, les Allemands ne cessent de projeter dans les cinémas français des images de l'effondrement — casques en tas et prisonniers en haillons — et n'ont aucune difficulté à convaincre les populations que l'armée de 40 ne s'est pas défendue. Ces images sont obsédantes.

De son côté, la propagande de Vichy ést terriblement culpabilisante : « *Français, vous avez ce que vous méritez !* » constitue le fond de ses messages. Les Français, donc, baissent la tête, et admettent leur indignité.

La propagande de Londres n'est pas plus encourageante. Elle accable le pays de reproches, accusant les Français d'avoir « *capitulé* » — jamais Londres ne parlera d'armistice —, donnant de la France l'image d'un pays lâche, qui abandonne ses alliés, accablant son armée qui attend la revanche en Afrique. La propagande de la France Libre, très écoutée dans les pays anglo-saxons, ne s'exerce qu'en faveur de la France libre. Nul ne soulignera par exemple que l'armée régulière française reprend le combat vingt huit mois seulement après l'armistice. Qui entendra jamais parler de la bataille de Tunisie qu'elle livra avec son matériel de 1940 dès que les alliés lui donnèrent la possibilité d'attaquer ?

Ainsi, Berlin, Vichy et Londres s'entendent-ils pour accabler les Français humiliés. Tous, pour une raison ou pour une autre, semblent avoir intérêt à cultiver la honte. Il serait étonnant, après un tel matraquage, que 1940 n'ait pas conservé son image de pure catastrophe matérielle et morale.

Vint l'après-guerre et le retour des prisonniers.

Discrédités, coupables, humiliés par quatre années de misère, ils veulent oublier les mauvais souvenirs. Leur présence demeure associée à l'image de Vichy et, sur leurs malheurs, ils se taisent. Les années passent...

Dans les années soixante, lorsque Harris et Sédouy sortent *Le Chagrin et la Pitié* et Frédéric Rossif *De Nuremberg à Nuremberg*, l'opinion se réveille et se tourne vers les années noires. Cependant, pour illustrer la bataille, il faut des images. Or des images, nous n'en avons pas. Les seules qui soient disponibles sont allemandes. Ainsi ressortons-nous, sous le titre impressionnant de « *films d'archives* », les films de Goebbels et la télévision française, reprenant les vieux thèmes des vieilles propagandes, ré-inoculent aux Français d'aujourd'hui l'image d'une armée qui ne s'est pas battue. Au total, de quel côté qu'il se tourne, le soldat de 1940 demeure accablé. Il faudrait être fou pour prendre sa défense.

Cette attitude est spécifiquement française. Les Anglais ne s'appesantissent guère sur la perte de leur armée lors de la bataille de France. Ils ne s'étendent jamais sur l'immense catastrophe que fut la chute de Singapour. Les Russes, en célébrant « *la Grande Guerre Patriotique* », n'évoquent jamais leur première année de guerre, qui fut absolument épouvantable. Tous valorisent leurs combattants. Nous ? Nous avons cultivé la honte. Des films ridicules comme *Mais où est donc passée la 7ᵉ compagnie* reprennent, diffusent et amplifient les clichés misérabilistes des Allemands vainqueurs, mais imbéciles, et des Français vaincus, mais malins.

Je ne voudrais pas terminer cette réflexion sur des souvenirs cocardiers, mais j'ai toujours devant les yeux le spectacle, en 1945, dans la Somme de la mer à Péronne, dans les cimetières militaires de campagne français et britanniques, des longs alignements de tombes de terre plus ou moins envahies d'herbe. Je pense à ces pauvres soldats accablés par les leurs, dont le souvenir fut trahi par les propagandes. L'histoire, on le sait, n'est pas de taille à se battre contre les légendes, et l'opinion refuse de changer d'opinion. Elle aime croire à ce qu'elle a cru. C'est la raison pour laquelle l'œuvre inattendue que représente **GBM** me semble courageuse.

La phrase : « *On finira bien par la gagner, cette putain de guerre de 40 !* » ne m'était pas inconnue. Elle n'est pas aussi vaine qu'on peut le croire : il existe encore chez chacun un vieux fond de fierté française. Adossé à une extraordinaire documentation, à une érudition sans faille, travaillant avec une rigueur historique irréprochable, **GBM** nous apporte la preuve que l'on peut, au moins entre nous, cesser de nous ronger les ongles. Cet effort sans précédent mériterait d'être mieux souligné si la France acceptait de relire son histoire.

HdW

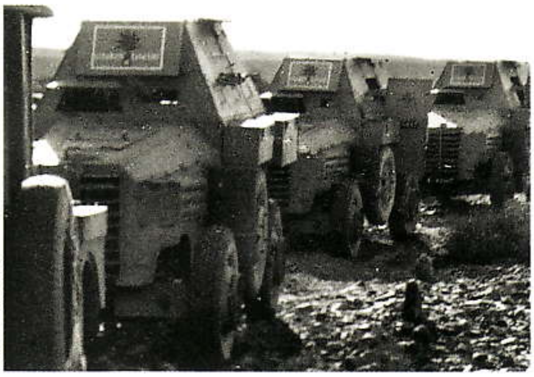
Né en 1934 à Abbeville, **Henri de Wailly** a consacré plus de trente ans de sa vie aux recherches sur la campagne de 1940, en particulier dans sa chère région de la Somme. Il est l'auteur (entre autres sujets) de :

- *Le coup de faux* (Copernic 1978)
- *Weygand, de Gaulle et quelques autres, La Somme 16-28 mai 1940* (Lavauzelle 1983)
- *De Gaulle sous le casque, Abbeville 1940* (première partie, la 4ᵉ DCr. Perrin 1990)
- *La victoire évaporée, Abbeville 1940* (seconde partie, la 2ᵉ DCr. Perrin 1995)
- *1940, l'Effondrement* (Perrin 2000)

Henri de Wailly
1940
L'EFFONDREMENT
PERRIN

« Etranger cavalerie » au Maroc en 1934

Dans l'attente impatiente du prochain numéro de **GBM**, je suis heureux de vous signaler, sur la base d'un album photo d'époque du 6e escadron du REC (1929-1934), que l'inscription figurant sur les Berliet VUDB (➡ *GBM 78, p. 61)* est, en majuscules, « *Etranger* (grenade) *Cavalerie* ». Cette mention, qui apparaît très distinctement, figure également sur les panneaux à l'entrée du poste. À en juger par une aquarelle d'époque (type citation régimentaire ou brevet de bonne conduite), le fond est bleu ciel.


Coll. F. Vauvillier

François Pelissier, 84 830 Sérignan

FV Merci de ces précisions de libellé et de couleur qui combleront les maquettistes notamment, et merci également de m'avoir adressé un certain nombre d'autres renseignements concernant le 6/REC. Il y a là matière à mieux qu'un simple courrier : je pense revenir sur le sujet dans les colonnes de **GBM**, cette fois-ci en le centrant sur les blindés de la légion. Votre aide et votre connaissance du sujet seront précieuses.

Le génie, attendu avec impatience

Je vous prie de recevoir mon abonnement à **GBM** que j'achète depuis le n° 74. Enfin, sur 1940, autre chose qu'un esprit de défaite. Mon grand-père, lieutenant dans le génie à l'époque, a servi dans la ligne Maginot. Fait prisonnier, puis bénéficiant de l'échange des 90 000 en 1941, il fut alors affecté en Afrique et fit le tour du continent dans le cadre du recrutement Weygand. Grâce à vous, n'ayant pu discuter avec lui, je peux mieux comprendre son univers. J'attends avec impatience vos articles sur le matériel du génie.

Jean-Jacques Brihiez, 14400 Bayeux

FV Aucun spécialiste du matériel du génie ne s'est encore signalé. Voilà pourtant un défi à relever car, selon la belle devise que vous rappelez : « *Parfois détruire, souvent construire, toujours servir* ».

Qualité graphique des illustrations

Profitant de mon courrier d'abonnement, je tiens à vous féliciter pour la qualité de votre revue qui permet de parler enfin, sans tabous et avec fierté, de notre armée de 40. Il était temps de publier de tels articles sur notre matériel qui n'avait pas à rougir face au matériel allemand. Un grand bravo aussi pour la qualité graphique de vos illustrations qui sont dignes des plus grandes publications anglo-saxonnes.

Thomas Rouyrre, 75020 Paris

FV Confidence : un confrère anglo-saxon me disait tout récemment: « *How do you get this in a magazine ? GBM is designed like a proper book* » (Comment arrivez vous à cela dans un magazine ? **GBM** est conçu comme un vrai livre).

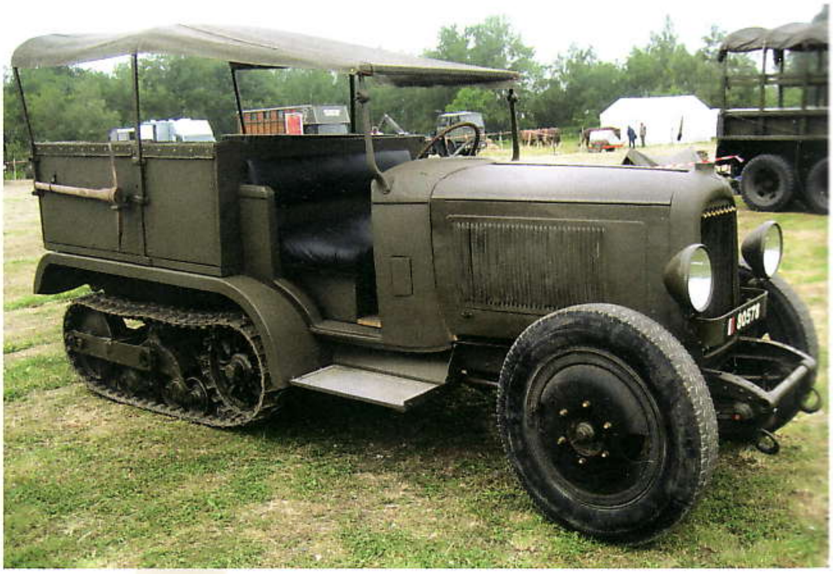
Chars B : le stratagème de Claye-Souilly

Au sujet de l'article de Roger Avignon sur les chars B inconnus (**GBM** 80), mon père m'a fait un commentaire sur le combat du *Faidherbe* et du *Condé* le 13 juin 1940 : il me dit avoir vu, en revenant de l'exode à Souilly (hameau de Claye-Souilly), un câble tendu entre les peupliers le long de la route et sur lequel était disposés des branchages (séchés quand il les a vus). Il a compris à la lecture de l'article que c'était pour dissimuler le char qui, grâce à cela, a détruit la colonne allemande dont il est question dans l'article, fait que confirme mon père.

Il se rappelle avoir vu un peu plus loin et plus tard (de l'autre côté de Claye-Souilly en direction de Villevaudé en bas de la côte) un char B abandonné. Un copain et lui sont allés voir de près : il y avait beaucoup d'obus autour, ils n'ont pas osé monter à bord. Ce char a été évacué par les Allemands en 1942 : il ne l'a pas vu, mais il dit que son copain (hélas décédé aujourd'hui) a pu voir et lui raconter l'opération. Et malheureusement, il ne se rappelle pas du nom du char, si celui-ci en avait un.

Patrick Loeltz (via internet le 30 novembre)

FV Témoignage fort intéressant. Merci de votre réabonnement et de votre attachement à **GBM**. Merci aussi de l'activité que vous déployez (➡ *page ci-contre)* pour préserver et faire revivre nos véhicules de l'époque.


Une pièce fort rare : le tracteur léger d'artillerie CITROEN-KÉGRESSE P 17 de Laurent Vermot-Desroches, vu à la Locomotion en Fête en 2007. Le véhicule est en parfait état de fonctionnement. *(Photo D. Coste)*

Renaissance d'une AMD

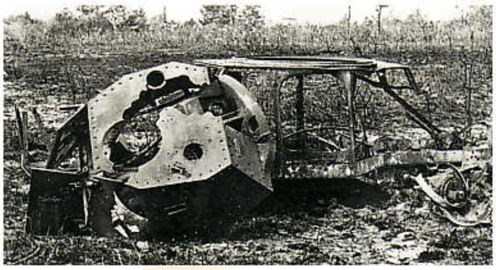
À la vue des AMD Panhard parues dans **GBM** 80, je ne résiste pas au plaisir de vous adresser quelques photographies retraçant le sauvetage de l'exemplaire du Musée de Saumur.

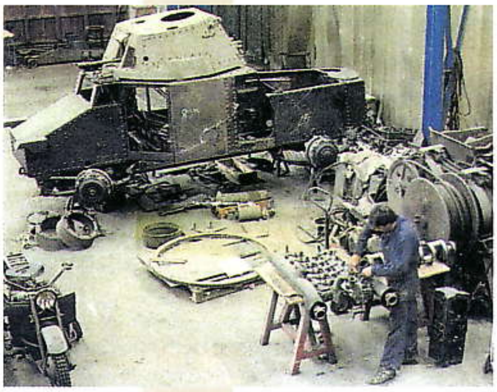
Le colonel Aubry, vieux pionnier du Musée à qui je repense souvent et dont je salue la mémoire, rechercha partout ce véhicule qu'il n'avait pas dans les collections. Ayant eu vent que les dernières AMD connues avaient servi à Djibouti, ses recherches permirent de mettre au jour quelques carcasses de ces engins qui, après leur réforme, avaient été tout simplement jetées à la mer. Récupérés dans un état désastreux vu l'oxydation avancée, les restes furent malgré tout rapatriés sur l'atelier du Musée et placés « *en attente de restauration* ».

Entretemps, une carcasse d'AMD est retrouvée sur le champ de tir de Coëtquidan ainsi qu'une tourelle à Guise chez un ferrailleur. Cette fois, les éléments « ferraille » sont réinspectés, inventoriés et l'on décide de restaurer l'AMD, qui sera un composite : ossature de Coëtquidan, tourelle de Guise, blindages, moyeux et bras de suspension de Djibouti, sans parler des différents organes venant de stocks de pièces détachées retrouvés çà et là. Enfin, après des milliers d'heure de travail, c'est la renaissance de l'AMD. Merci Aubry.

Gérard Himber, 80150 Crécy-en-Ponthieu

FV Jolie histoire, à laquelle je puis apporter ma pierre : c'est mon frère, alors cyrard, qui a repéré l'épave de Coët et l'a aussitôt signalé au colonel Aubry, son parrain de promotion. Pour accompagner le mouvement, la première photo de la carcasse d'AMD a été publiée en 1974 dans un fanzine du nom de *De Bello*, dans la rubrique « machines de guerre en péril ». *Souvenirs, souvenirs...*




À partir de la carcasse retrouvée à Coëtquidan *(en haut)* **et autres d'éléments, le musée des blindés de Saumur a pu reconstituer une AMD 35 PANHARD qui n'attend plus aujourd'hui que son moteur et sa boîte de vitesse.** *(Photos Daniel Vauvillier en haut et coll. G. Himber)*

Je signe et re-signe pour dix ans

Quelle émulation, quel intérêt, quelle érudition suscite votre excellent magazine. Je reçois à l'instant votre offre de renouvellement d'abonnement... Bien sûr que je re-signe, et pour dix ans au moins, je l'espère. Pour ma part, je dévore littéralement vos pages consacrées à notre matériel de 1940 si méconnu. Cela fait environ une quinzaine d'années que je voue une réelle passion à la douloureuse période de 1939-40. À l'époque, étant étudiant en histoire, mes finances ne m'ont pas permis d'acheter *L'Automobile sous l'Uniforme* et depuis, je le recherche désespérément.

Rémi Cappoen, 59358 Orchies

FV Merci de ce courriel et des photographies d'époque que vous nous communiquez par ailleurs (→ *page 47)*. Au sujet de *L'Automobile sous l'uniforme*, consolez-vous autant que possible en vous disant que, d'une part, vous pouvez encore le « chiner » sur la toile ou chez les libraires d'ancien ; et d'autre part, que chaque véhicule étudié dans **GBM** l'est de manière dix fois plus détaillée et illustrée que dans mon livre de 1992 (exemple, le rarissime Latil M7 Z1 six-roues : une demi-page dans *L'AsU*, six pages aujourd'hui). Certes, un ouvrage présentant l'ensemble du parc automobile d'un seul tenant n'en demeure pas moins indispensable. J'y songe...

Droit de réponse

(à M. E, courrier de GBM 80 page 5, *Avocat de la défense dans les Alpes*)

Vous vous dites choqué par ma demande d'éclaircissement dans la date de parution du Tome 4 de la Ligne Maginot. Vous êtes passionné, tant mieux, mais êtes-vous dans une association ? Moi, je le suis, depuis 14 ans. Cela représente une équipe et quelques 8 423 heures de restauration d'un ouvrage.

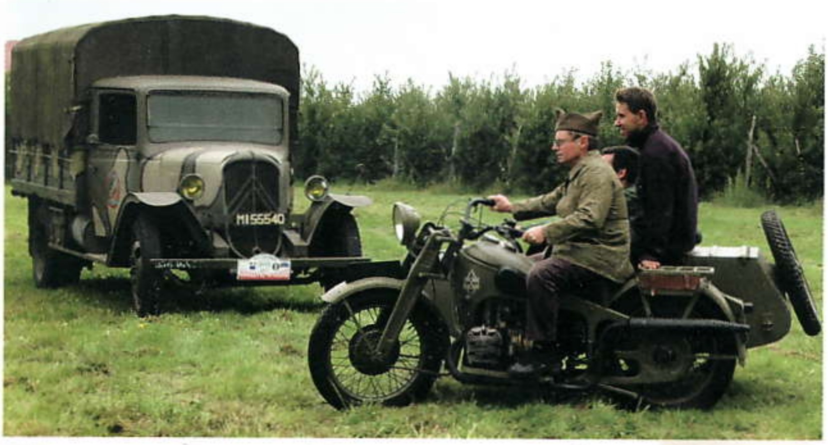
J. Poncin, 06230 Villefranche-sur-Mer

L'association EO3 Agaisen
Vous présente ses meilleurs vœux
pour La nouvelle année
www.agaisen.fr

« *Les raisonnables ont duré, les passionnés ont vécu.* » (Ch. de Gaulle)

FV Tous les lecteurs de **GBM** manifestent de la passion, c'est naturel. Le sujet est clos, le Tome 4 sortira. Et un coup de chapeau tout spécial à ceux qui paient de leur personne pour restaurer et préserver ce qui peut l'être. (association EO 3 Agaisen : www.agaisen.fr)

HISTOIRE VIVANTE : ils roulent !



Très actifs dans le Valois

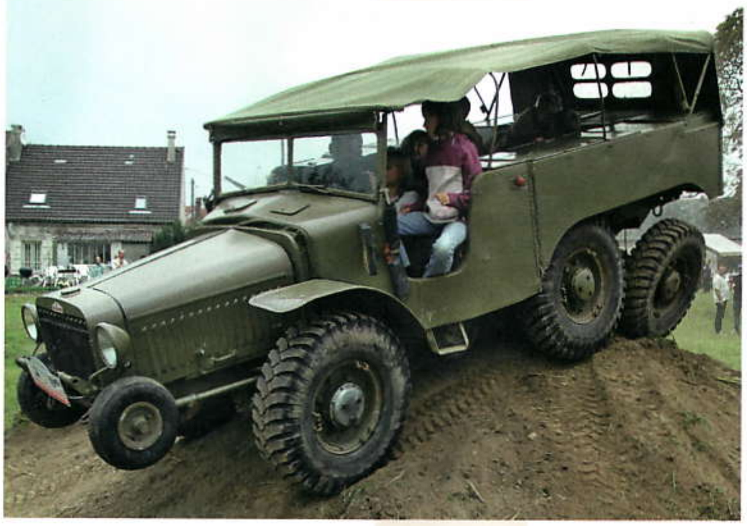
Dans le courrier des lecteurs de **GBM** 80 figure une photographie de Bertrand Furelaud à bord d'un Latil M7 T1. Ce cliché a été pris pendant une exposition que l'ACVMV (association des collectionneurs de véhicules militaires du Valois) avait organisé pour les Journées du Patrimoine 2006 à Vincy-Manœuvre (77). Le véhicule appartient à notre ami et membre Régis Duwer. Ses véhicules français de 1940, ainsi que d'autres, ont aussi pu évoluer à Cuvergnon (60) au mois d'avril et à Crouy-sur-Ourcq (77) pour la commémoration de l'Armistice. En tant que président de l'ACVMV et propriétaire de véhicules français de 1940 (hélas non encore restaurés), je tiens à les mettre à l'honneur dans chacune de nos manifestations.

Les difficultés de déplacement des véhicules français de 1940 survivants (vitesse faible, manque de pièces de rechange) sont essentiellement responsables de leur rareté dans les expositions ou commémorations.

Je pense, j'espère, je suis sûr même, que l'apparition de **GBM** dans le milieu des collectionneurs de matériel français jouera un rôle de catalyseur pour les inciter à présenter leurs véhicules et à réhabiliter le combattant de 1940. Il est certain en tout cas que le milieu bouge actuellement : de nombreux engins sont en cours de restauration et vont bientôt pouvoir être présentés.

Un petit groupe de mousquetaires est notamment en train de s'attaquer à la chenillette Renault UE et la refabrication de certaines pièces essentielles. Un rassemblement de dix chenillettes est prévu : une boutade ? Peut être pas. Plutôt un défi. Tous les possesseurs de Renault UE qui veulent le relever peuvent me contacter par courriel à patloel@free.fr

Patrick Loeltz



Ça manque un peu de cambouis récent

La petite communauté du matériel « III^e République » n'avait pas besoin de moi pour saluer la naissance tant attendue de **GBM**. Cet événement a eu pour effet secondaire de redynamiser le milieu des fous furieux collectionneurs de véhicules, dans sa forme la plus grave, ceux qui font du Français 40. Cette « nouvelle » génération redémarre sur les chapeaux de roues, mais elle est constituée de collectionneurs avertis, doués d'une efficacité redoutable. Ils m'obligent à sortir de ma réserve et font ressurgir les vieux rêves enfouis. Généralement plus jeunes, ils en veulent, et à dix, ils font autant de bruit que mille !

J'en viens ainsi à ce qui manque un peu, à mon humble avis, dans **GBM** : la partie « *Histoire Vivante* » (un terme inventé voici plus de 25 ans par notre maître à tous, un certain... FV). Ça manque un peu de cambouis récent, il serait peut-être utile de montrer que ces rares et magnifiques véhicules ne sont pas cantonnés dans les musées, d'une manière statique, mais que certains roulent, et mieux que Jeeps ou Dodge ! Un coup de chapeau à nos « graisseux » en quelque sorte.

Mais je m'égare, je vais reprendre mes pilules et me replonger dans la lecture de la Bible (*L'Automobile sous l'Uniforme*) et maintenant de sa version bimestrielle.

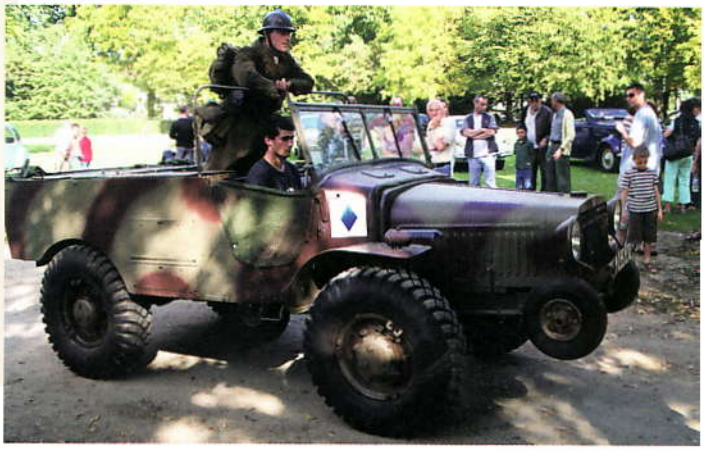
Didier Coste (via internet le 20 décembre)

FV Cher Didier, comment résister à une supplique aussi amicale ? La rubrique « *Histoire Vivante* » ouvre donc dans ce numéro.

Quelques beaux véhicules vus dans les manifestations organisées par l'ACVMV.

En haut à gauche.
Une Gnôme & Rhône 800 AX 2 pilotée par Didier Coste, son fameux Citroën type 23 du 9^e zouaves visible au second plan.

Ci-dessus et ci-contre.
Les W 15 T et V 15 T de Régis Duwers durant les Journées du Patrimoine à Vincy-Manœuvre en 2006 et en 2007 à Crépy-en-Valois.



VIE ET MORT D'UN ESCADRON

L'ESCADRON DE SÉGONZAC, 1/4e CUIRASSIERS DE LA 1re DLM

En haut de la page.
Une chambrée du 1er escadron au quartier Jeanne d'Arc à Reims, que le régiment quittera à la fin août 1939. L'écusson du régiment est omniprésent.
(Coll. Régis Potié)

Ci-dessus.
Octobre 1939, le 3e peloton du 1er escadron stationne à Sommedieu. Il est alors commandé par le lieutenant Guérin de Vaux. Celui-ci sera bientôt muté à la 3e DLM en formation, et l'aspirant Dauger le remplacera à la tête du peloton.
(Coll. Régis Potié)

Une étude de
Régis Potié
notices sur
les marques
et camouflages
François Vauvillier

Né à Reims le 16 mars 1936 par transformation du 4e groupe d'automitrailleuses, le régiment à l'effigie de Jeannne d'Arc est le premier de tous les corps de troupe de cavalerie entièrement doté de blindés à chenilles.

Le 4e cuirassiers est aussi l'un des deux [1] *régiments de combat* de la 1re DLM, c'est-à-dire un régiment composé entièrement de chars, organisé en deux groupes d'escadrons : l'un doté de chars de cavalerie Somua S 35 (1er et 3e escadrons), l'autre de chars légers Hotchkiss H 35 (2e et 4e escadrons). S'agissant des Somua, le régiment les a perçus en deux lots : 24 provenant du premier marché (matricules de la série **67 200**, au 3e escadron), puis 25 provenant du troisième marché (matricules de la série **M 800**, au 1er escadron).

Le régiment reçoit en mars 1939 l'appoint de ses disponibles. L'instruction est parfaitement rodée et les manœuvres effectuées au camp de Mailly permettent de constater la bonne cohésion entre les hommes et le matériel.

En août 1939, les escadrons quittent successivement leur garnison de Reims pour la région de Berru, Nogent-l'Abbesse. Le 2 septembre, le tambour de Berru annonce la mobilisation générale. Le 4e cuirassiers est prêt. Les hommes aident à rentrer les récoltes dans les villages déjà fortement vidés de leur hommes. Le 11 septembre, changement de cantonnement, direction Souilly. Dès le lendemain, départ vers les Hauts-de-Meuse (Chatillon-sous-les-Côtes pour le 1er escadron). Le 19 septembre, nouveau départ pour Sommedieu où le régiment séjournera deux mois. L'encadrement veille à l'occupation des hommes : conférences et causeries éducatives, sport, séances musicales, bibliothèque… Le 22 novembre 1939, le 1er escadron, commandé depuis un an [2] par le lieutenant Pierre Dunoyer de Segonzac, se dirige vers Lesdain, près de Cambrai, afin d'y établir ses quartiers d'hiver. Lors de ce déplacement, le maréchal des logis Alix, du 1er escadron, à la tête broyée par un de ses camions qu'il venait de dépanner.

Au quartier Jeanne d'Arc, une bonne cohésion entre les hommes et le matériel

L'accueil chaleureux de la population et une bonne organisation de loisirs et détente au niveau de la 1re DLM permettent de supporter un hiver rigoureux.

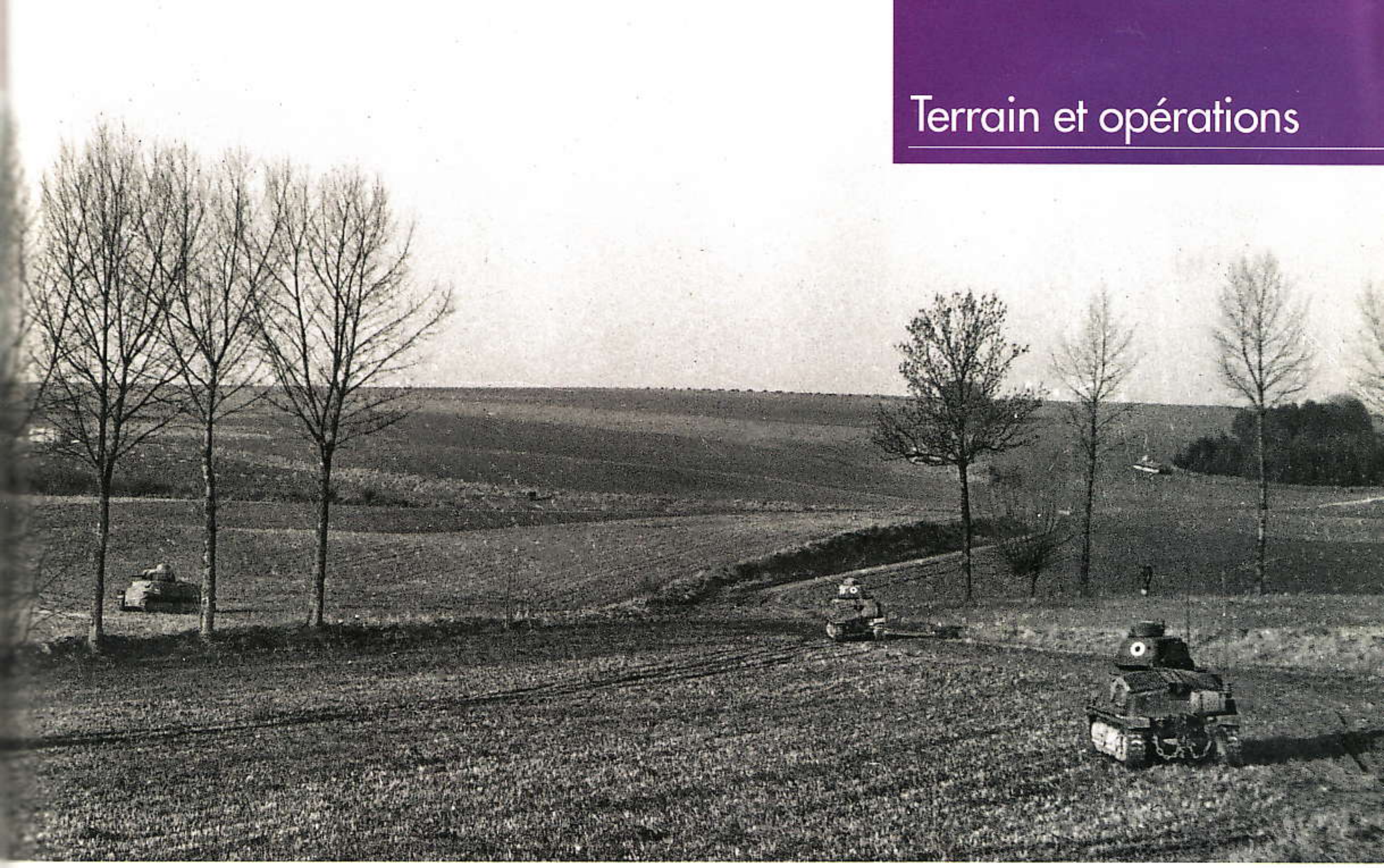
Dans le même temps, la création prochaine de la 3e DLM — mise sur pied le 1er février 1940 — entraîne le départ de deux officiers expérimentés du 1er escadron : le lieutenant Guérin de Vaux, chef du 3e peloton (remplacé par l'aspirant Dauger) et le lieutenant de Genouillac, commandant le 1er peloton (remplacé par le lieutenant Champsiaud). Les autres escadrons subissent les mêmes désagréments afin de pouvoir fournir aux 1er et 2e régiments de cuirassiers en formation un encadrement connaissant bien les matériels.

La création de la 3e DLM entraîne aussi une nouvelle mission pour la 1re DLM. Le 26 mars 1940, elle quitte le corps de cavalerie (où elle est remplacée par la 3e, nouvellement arrivée aux armées) et se voit affectée à la 7e armée de Giraud qui doit, à la première heure de l'attaque allemande, foncer plein nord pour tendre la main aux Hollandais, en vue d'accomplir la « variante Breda » de la manœuvre Dyle.

NOTES

[1] Son régiment-frère, avec qui il forme brigade, est le 18e dragons, en garnison dans la même ville. Le 3e esc. H et le 4e esc. S du 18e dragons partagent le quartier Jeanne d'Arc avec le 4e cuirassiers.

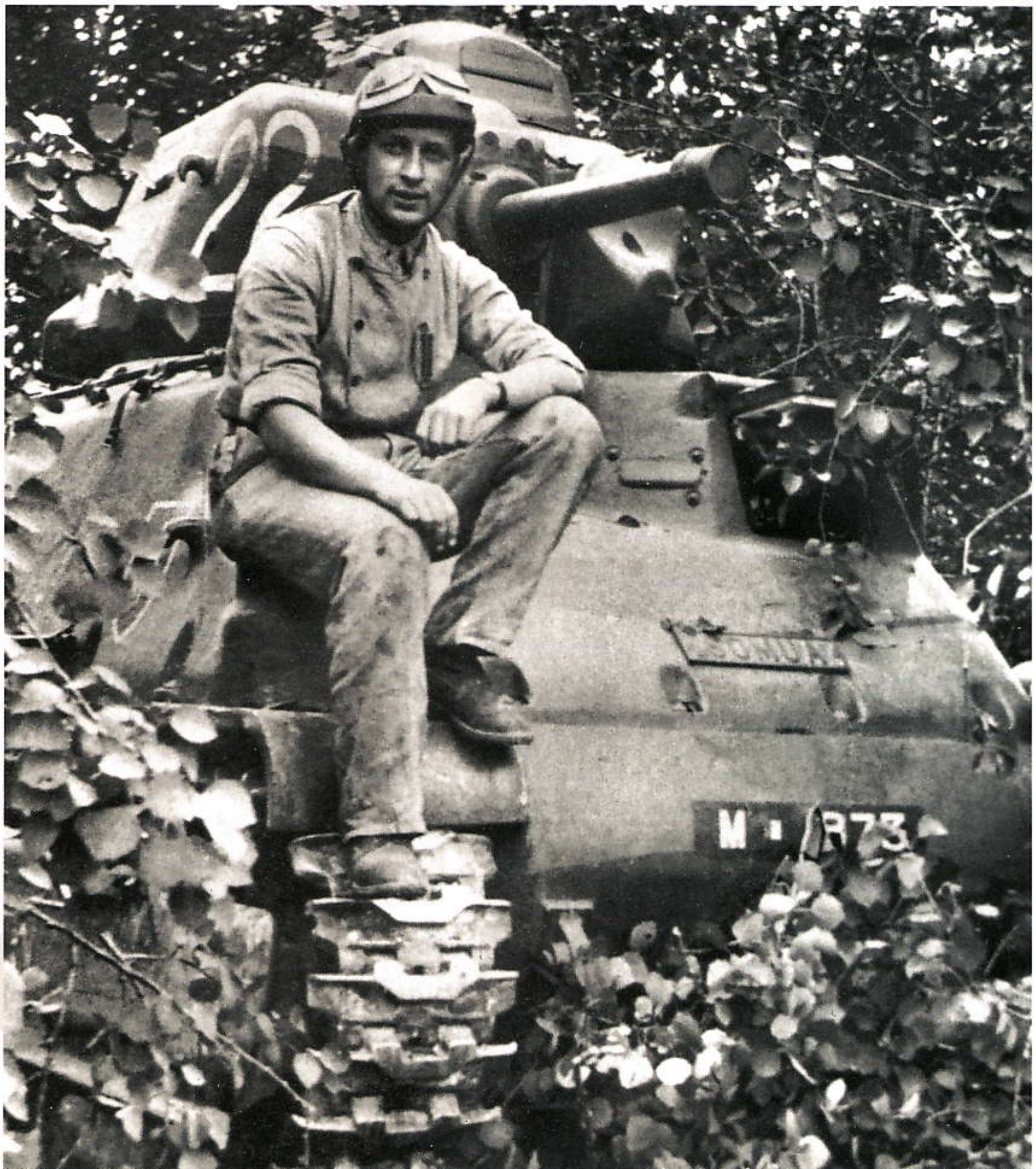
[2] Depuis le 10 novembre 1938.



SOMUA

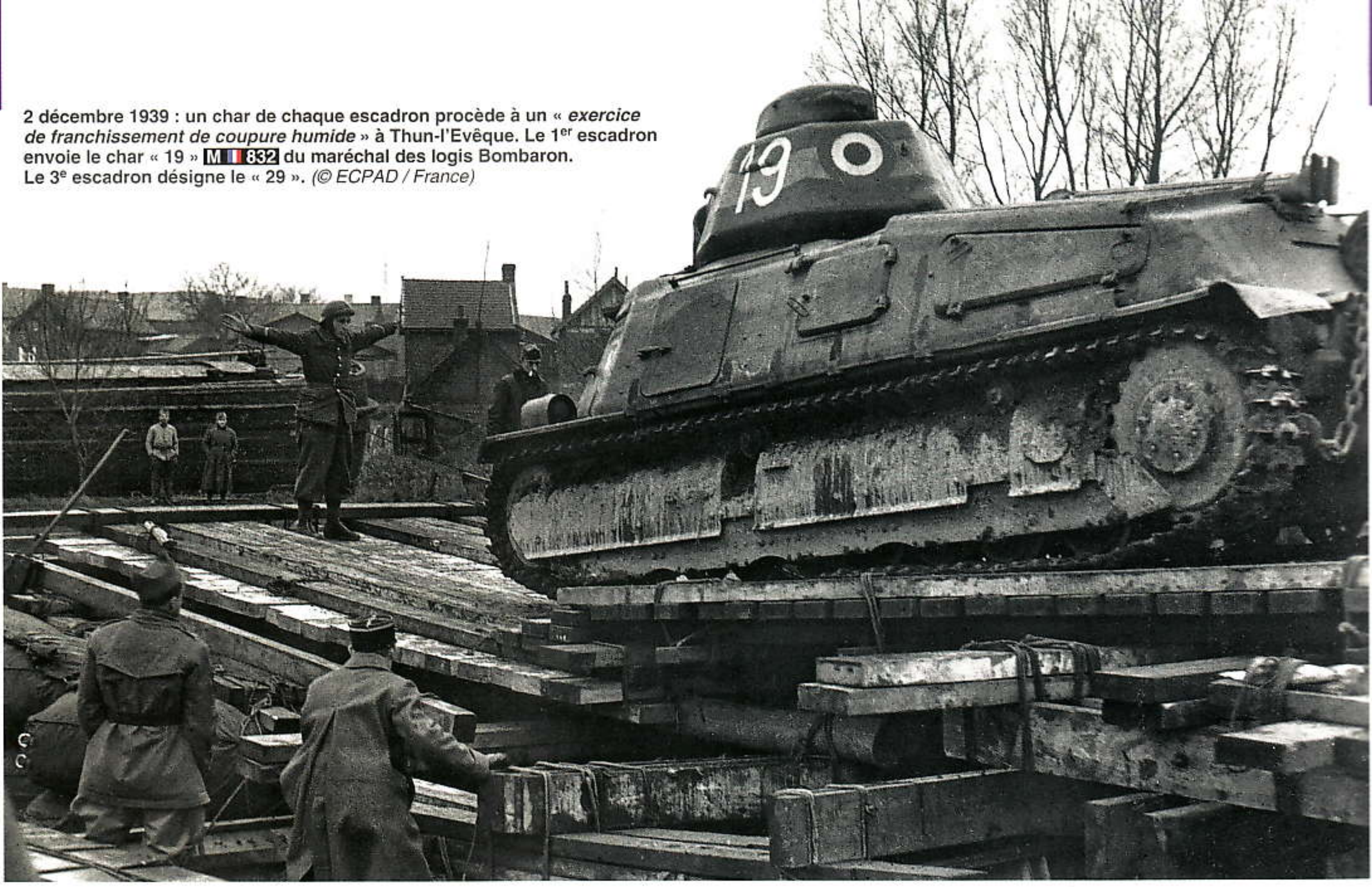
INSIGNE DE POITRINE DU 4^e^ CUIRASSIERS
La silhouette équestre de Jeanne d'Arc, née de l'insigne peint sur les blindages, y surmonte une patte de collet à numéro.

En haut de la page.
En manœuvre durant la période d'attente, probablement dans la région de Cambrai. À droite, le char à deux antennes du capitaine de Ségonzac, commandant l'escadron ; à gauche, le « 13 » du 3^e^ peloton.
(© ECPAD / France)



Le Somua « 22 » M 873 est l'un des deux chars de remplacement du 1^er^ escadron. Assis sur le puits d'antenne blindé, le brigadier-chef Olivier d'Ormesson, en ensemble de travail de toile bleue délavée.
(Coll. Régis Potié)

2 décembre 1939 : un char de chaque escadron procède à un « *exercice de franchissement de coupure humide* » à Thun-l'Evêque. Le 1er escadron envoie le char « 19 » M 832 du maréchal des logis Bombaron. Le 3^{e} escadron désigne le « 29 ». *(© ECPAD / France)*



Février 1940 à Lesdain, dans le Nord. Des hommes du 3^{e} peloton posent en compagnie de leur logeur. Celui-ci a enfourché une motocyclette Gnôme & Rhône 750 XA réglementaire à side-car, dont le matricule a été rendu totalement invisible par la poussière. *(Coll. Régis Potié)*

Le 22 avril, le 1er escadron du 4^{e} cuirassiers quitte ses cantonnements pour rejoindre la côte. Il stationnera à La Calotterie. Les dunes près de Berck-Plage offrent des terrains pour les manœuvres et les tirs.

L'avance en Belgique

Le 10 mai, vers 4 heures, le terrain d'aviation voisin de Berck est bombardé. Vers 5 h, l'ordre préparatoire d'alerte arrive. L'alerte 3 est déclenchée à 7 h. C'est le départ pour la Belgique et même pour les Pays-Bas pour les éléments les plus légers et les plus rapides de la 1re DLM (6^{e} cuirassiers et 4^{e} RDP). Au 4^{e} cuirassiers, quelques hommes en permission rejoindront le régiment plus tard.

Les chars embarquent par voie ferrée à Hesdin, le trajet s'effectue sous les acclamations de la population belge. Après leur débarquement à Malines, les deux escadrons Somua sont regroupés près du PC du régiment. Les ponts trop légers ne permettront pas aux S 35 d'intervenir dans les combats des 12 et 13 mai.

Le 1er escadron de Ségonzac se déplace le 14 mai au sud du canal Albert, vers Ranst. La séparation de fait des deux groupes d'escadrons Somua et Hotchkiss amène à former un régiment de S 35 et un de H 35 entre le 4^{e} cuirassiers et le 18^{e} dragons.

Le 1er escadron embarque par voie ferrée le 14 mai en soirée. Vers 7 heures le 16 mai, il débarque à Soignies afin de prendre position sur le canal de Charleroi et aider à la défense de la coupure. Il prend position près de Virginal Samme.

17 mai : au Quesnoy avec le 11^{e} CA

Vers 20 heures en ce fatidique 16 mai, l'on apprend la rupture du front. La 1re DLM doit rentrer d'urgence en France. Le 1er escadron décrochera le lendemain 17 mai vers 10 heures afin de rejoindre Valenciennes. En cours de route, l'escadron est dérouté vers Le Quesnoy qu'il atteint vers 18 heures.

Il manque alors à l'escadron, théoriquement à 23 chars, deux Somua : le **4** du maréchal des logis Desmarais du 1er peloton et le **13** du maréchal des logis Leclerc du 3^{e} peloton. Ces deux appareils sont restés près du canal de Charleroi, sur panne mécanique.

Le général Martin, commandant le 11^{e} corps d'armée, ordonne aussitôt [3] à de Ségonzac de se porter immédiatement sur la Sambre afin de reprendre les ponts et d'y attendre l'infanterie qui occupera la coupure.

> *« Il n'y a que quelques éléments motorisés infiltrés, cela devrait être rapidement réglé » dit le général*

Les 1er et 2^{e} pelotons doivent se rendre à Berlaimont pendant que le 4^{e} peloton se portera au pont de Noyelles-sur-Sambre. Le 3^{e} peloton reste au Quesnoy pour protéger le PC du général.

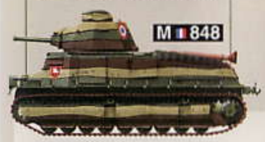
Un tambour circule dans Le Quesnoy pour inviter la population à se préparer à une arrivée éventuelle des Allemands. Un début de panique commence et de nombreux civils prennent la route de l'exode.

Le capitaine de Ségonzac fait remarquer que les chars arrivent de Belgique par la route et qu'il y a lieu de faire les pleins. Il lui est répondu que le temps presse, que de toute manière l'action sera brève car il n'y a que quelques éléments motorisés infiltrés et que cela devrait être rapidement réglé.

NOTE

[3] Parmi les drames de 1940 figure en bonne place l'émiettement des moyens en chars — y compris les chars endivisionnés — dans le cadre d'actions de détail, sur les ordres supérieurs de chefs qui ne sont pas ceux des grandes unités mécaniques.

CDT L'ESCADRON



■ Cne Pierre de Ségonzac
■ Cuir Jean Landrat
■ MdL Mayrand
perdu à Jolimetz, 18 mai

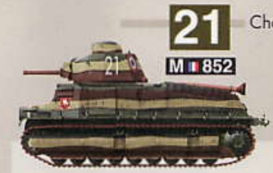
1er ESCADRON
DU 4e CUIRASSIERS
10 mai 1940

1re ligne : chef de char
2e ligne : conducteur
3e ligne : aide-conducteur

■ = place confirmée

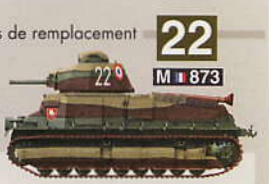
Chars de remplacement

21



....
....
perdu, lieu inconnu

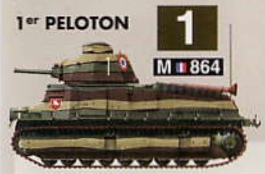
22



....
....
perdu à Jolimetz, 18 mai

1er PELOTON

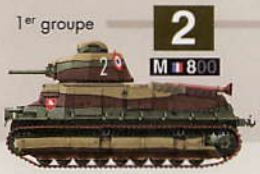
1



■ Lt Jean Champsiaud †
■ BrC Simon Bernard †
■ BrC Gustave Delaporte
perdu à Berlaimont, 17 mai

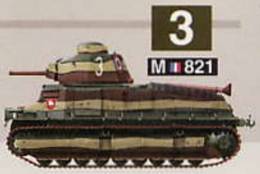
1er groupe

2



MdL Henri Gilles
Cuir Maurice Gorlier
Cuir René Piat
perdu à Strazeele, 28 mai

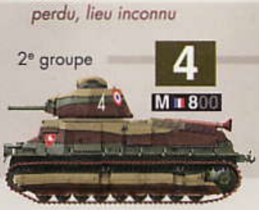
3



MdL Jean Loinard
Cuir Marc Tardieu
Cuir Véronnet
perdu à Jolimetz, 18 mai

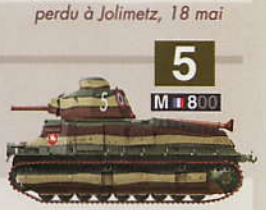
2e groupe

4



MdL Desmarais
BrC Briot
Cuir Buchmuler
perdu au canal de Charleroi

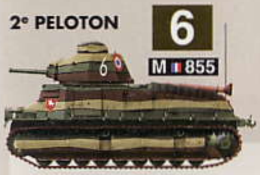
5



BrC François Aumaître
Brig Paul Chevallier
Cuir Nourisson
perdu à Coudekerque-Branche

2e PELOTON

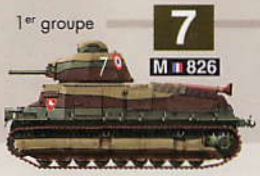
6



■ SLt Pierre Guillien
■ BrC Lucien Georges
■ Brig Jean Barraque
perdu près de La Bassée

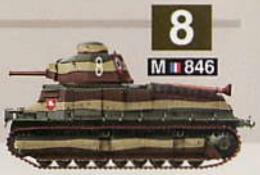
1er groupe

7



MdL François Litzler †
Cuir Huchet
Cuir Grimaud
perdu à Jolimetz, 18 mai

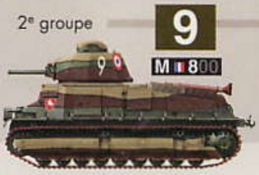
8



MdL Flamant
Cuir Henri Foussart
Cuir Gilbert Oxéant
perdu à Jolimetz, 18 mai

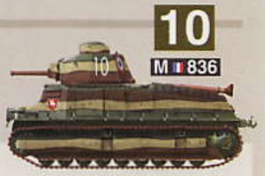
2e groupe

9



BrC Yves Ferry
Cuir Pimbert
Cuir Langlois
perdu, lieu inconnu

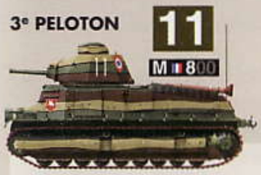
10



■ BrC Olivier d'Ormesson
■ Brig Marcel Fleury
■ Brig André Audy
perdu à Jolimetz, 18 mai

3e PELOTON

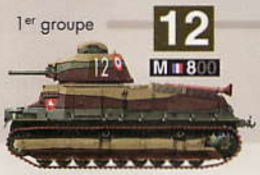
11



■ Asp Jacques Dauger
■ Brig André Mimot
■ Cuir Claude Bodin
perdu près de La Bassée

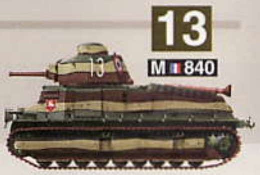
1er groupe

12



MdL Lambert
Cuir René Poyer
Cuir Jean Leroux
perdu, lieu inconnu

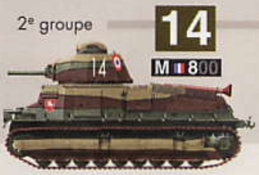
13



MdL Arthur Leclerc
Cuir Serge Jamin
Cuir Émile Blondeau
perdu au canal de Charleroi

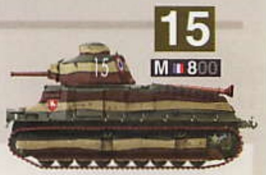
2e groupe

14



BrC Chalverat
Cuir Émile Riffault
Cuir Grigault
perdu, lieu inconnu

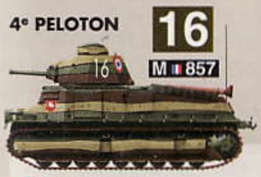
15



MdL François Collinet
Cuir Robert Laine
....
perdu près de La Bassée ?

4e PELOTON

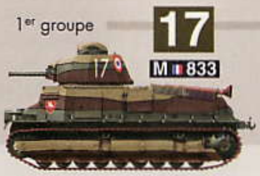
16



■ Slt Jacques Bourgeois
■ BrC Paul Muzy †
■ Cuir François Dureau
perdu à Jolimetz, 18 mai

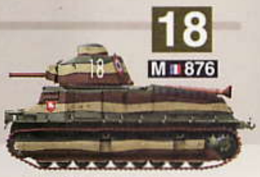
1er groupe

17



■ MdL François Gateau
Cuir Heitman
Cuir Perthuis
perdu à Jolimetz, 18 mai

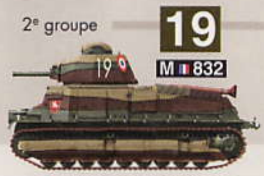
18



MdL Guy Noizet †
Cuir Morin-Paye
Cuir Alfred Ringot
perdu à Jolimetz, 18 mai

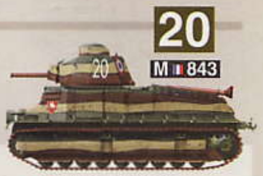
2e groupe

19

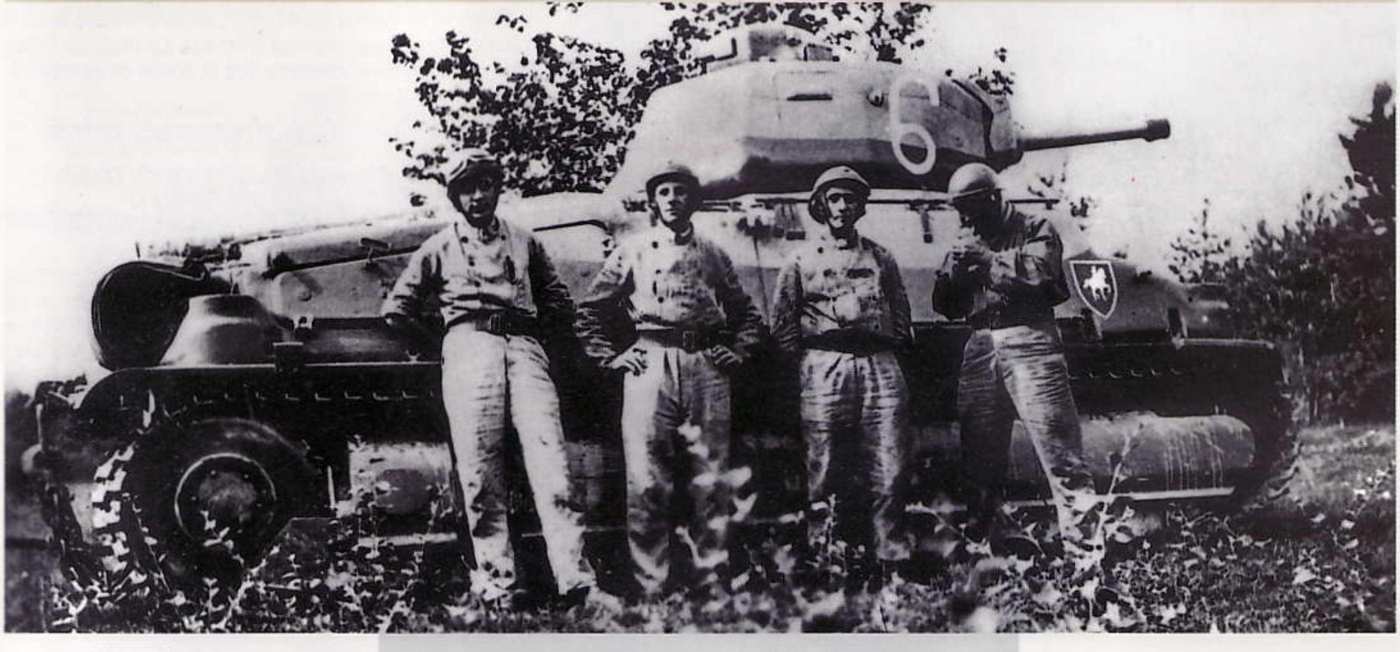


■ MdL Georges Bombaron
■ Cuir Paul Robillard
■ Cuir Roger Audion
perdu à Jolimetz, 18 mai

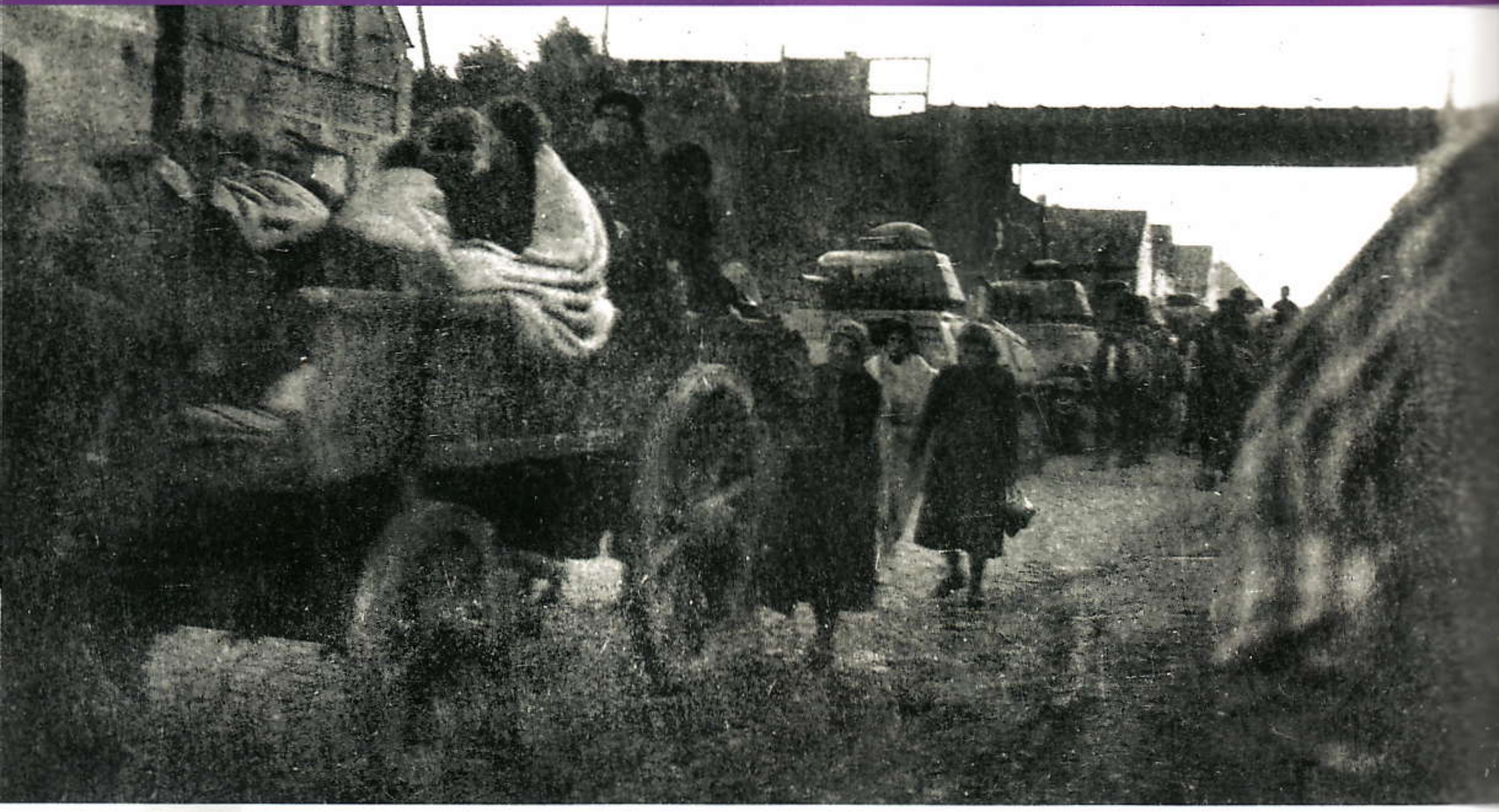
20



■ MdL André Enfroy
■ Cuir Pichard
■ BrC Léon Parizel
perdu à St-Laurent-Blangy, 20 mai



Le « 6 », M 855 du 2e peloton. De gauche à droite, tous en tenue de travail bleu délavé : brigadier-chef Olivier d'Ormesson, brigadier-chef Henri Martin (qui quittera le 4e cuirassiers pour devenir instructeur lors de la formation de la 3e DLM), brigadier Jean Barraque, brigadier-chef Lucien Georges. *(Coll. R. Potié)*



En haut de la page.
Les réfugiés encombrent les voies d'accès et rendent difficiles les déplacements de troupes. Ainsi en est-il sur cette très rare photographie montrant les chars du 1er escadron à l'arrêt lors de leur retour de Belgique. L'on devine l'écusson du 4e cuirassiers peint sur le Somua de tête.
(Coll. Régis Potié)

Ci-dessus.
Prise par un homme du 1er escadron, cette photographie montre un véhicule en train de brûler pendant la campagne. Il n'est pas possible de distinguer s'il s'agit d'un véhicule français ou allemand.
(Coll. Régis Potié)

De Ségonzac réunit ses officiers et leur expose la situation et la mission.

Le sous-lieutenant Guillien, jugeant que son char n'est pas assez rapide, l'échange contre celui du brigadier-chef d'Ormesson. Le sous-lieutenant combattra avec le Somua **10** avec comme équipage le brigadier Marcel Fleury pour conducteur et le brigadier André Audy comme aide-conducteur.

Le départ est fixé à 18 h 15. Les équipages rejoignent leurs Somua et se mettent aussitôt en route.

Engagement meurtrier à Berlaimont

La colonne démarre de la porte sud du Quesnoy. Elle traverse Jolimetz, entre dans la forêt de Mormal et atteint Locquignol qui se trouve dans une clairière au centre de la forêt. Le 4e peloton s'arrête là, reconnaît la route de Noyelles et, le niveau de carburant ne permettant pas de se rendre jusqu'à Noyelles-sur-Sambre, se repliera ensuite sur Jolimetz. Le reste de la colonne part vers Berlaimont dans l'ordre suivant :

D'abord le **1er peloton** :
- char **1** du lieutenant Jean Champsiaud,
- char **2** du maréchal des logis Henri Gilles,
- char **3** du maréchal des logis Jean Loinard,
- char **5** du brigadier-chef François Aumaître.

Puis le **2e peloton** :
- char **10** du sous-lieutenant Guillien,
- char **7** du maréchal des logis François Litzler,
- char **8** du maréchal des logis Flamant
- char **9** du brigadier-chef Ferry,
- char **6** du brigadier-chef Olivier d'Ormesson.

Le char du capitaine de Ségonzac ferme la marche.

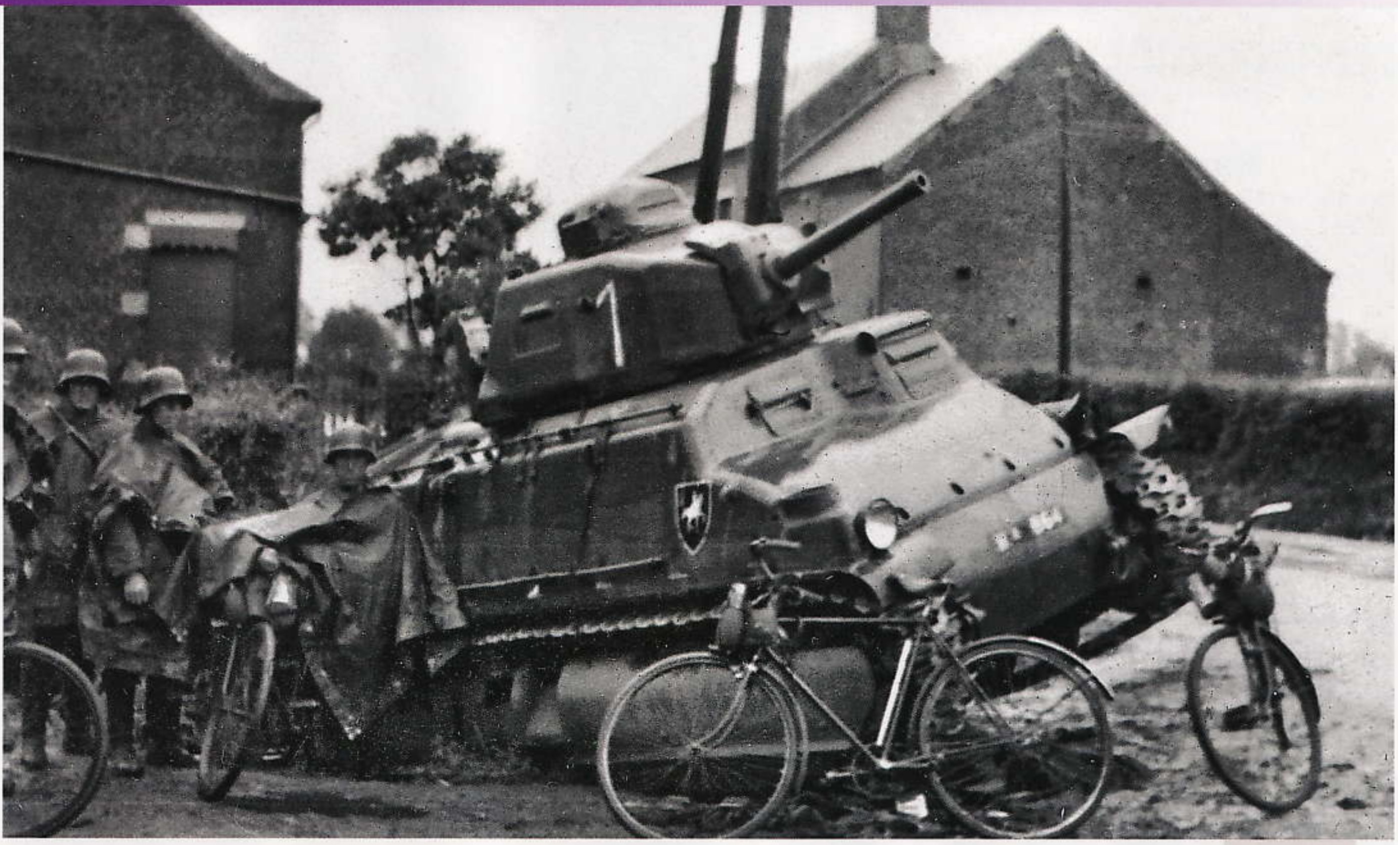
Le **1** de Champsiaud porte un fanion qui le désignera sans aucun doute possible à l'ennemi comme un char de commandement.

À Locquignol, plusieurs véhicules allemands détruits sont alignés le long d'un mur sur la route de Noyelles-sur-Sambre. Champsiaud rencontre un blindé léger ennemi et le détruit au 47. Son arme s'enraye mais il n'en continue pas moins à avancer. Le char de Gilles prend la tête de la colonne dès la sortie de la localité.

> *Le «1» de Champsiaud porte un fanion qui le désignera sans aucun doute possible à l'ennemi*

Des AMD du 6e cuirassiers (ou du 8e ?) sont postées à la sortie sud de Locquignol. Surveillant la route de Berlaimont, elles ont établi le contact et attendent que les chars interviennent pour se replier. Une AM allemande est détruite près d'elles et plusieurs prisonniers sont alignés le long de la route.

La colonne de Somua continue sa progression vers Berlaimont. Elle croise des réfugiés et des soldats débandés qui abandonnent harnachement et armement pour aller se réfugier dans la forêt de Mormal. Il s'agit probablement d'éléments du II/87e RIF du commandant Robillard qui étaient intervenus pour réoccuper Berlaimont et n'ont pu lutter efficacement contre les chars de la 7. Panzer Division qui patrouillent en ville. Vers 15 heures, le capitaine Henry a assisté impuissant à l'avancée des forces ennemies vers la forêt de Mormal.



Le char « 1 » M 864 du lieutenant Champsiaud détruit le 17 mai. Les maisons à l'arrière-plan permettent de localiser exactement l'emplacement où le char a été détruit. Le récit officiel indique que « *le char brûle près du pont sur la Sambre* ». Or, Berlaimont se trouve en réalité à quelques kilomètres de l'endroit de la destruction du char. Celui-ci, détruit sur la route et donc gênant la circulation, a été déplacé. On le voit ici tournant le dos à la route menant à Berlaimont, son objectif.
(Coll. Régis Potié)

Les Somua atteignent les premières maisons du lieudit « La Tête Noire ». Parvenus à la sortie de ce lieudit, ils sont soudain pris à partie par des antichars et des chars légers camouflés derrière des haies et dans les jardins, qui avaient attendu leur présence au plus près pour déclencher leur tir.

Marchant en tête, les chars du 1er peloton, n'ayant pas décelé la présence de l'ennemi avant que celui-ci n'ouvre le feu, ripostent ; ceux du 2^{e} peloton ne peuvent intervenir efficacement car le peloton Champsiaud au contact ne permet pas de définir des objectifs précis. Guillien et ses chars attendent donc à l'arrêt sur la route, une centaine de mètres en retrait, que les premiers Somua fassent sauter le bouchon. Mais l'affaire tourne mal : le **2** du maréchal des logis Gilles est touché (plus de vingt impacts seront comptés sur son Somua), le conducteur Gorlier est très grièvement blessé au bras. Gilles prend sa place au volant — le cuirassier Piat ne sait pas conduire le char —, fait demi-tour et se replie.

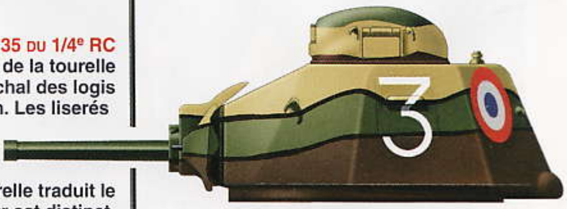
Voyant cela, Loinard fait également demi-tour avec son **3** et emboîte le pas au char de Gilles. Lors de son repli, Loinard aperçoit des mouvements suspects sur sa droite ; il quitte la route et entre dans un verger. Il en reviendra avec un impact sur son volet avant gauche.

Ne restent alors au contact que les chars **1** du lieutenant Champsiaud et **5** du brigadier-chef Aumaître. Le lieutenant avance jusqu'au carrefour de la route menant vers Le Sarbarras ; Aumaître, qui suit à une quarantaine de mètres, s'arrête pour tirer sur un antichar camouflé dans une maison. Lorsque le PaK est neutralisé, le silence est subitement total.

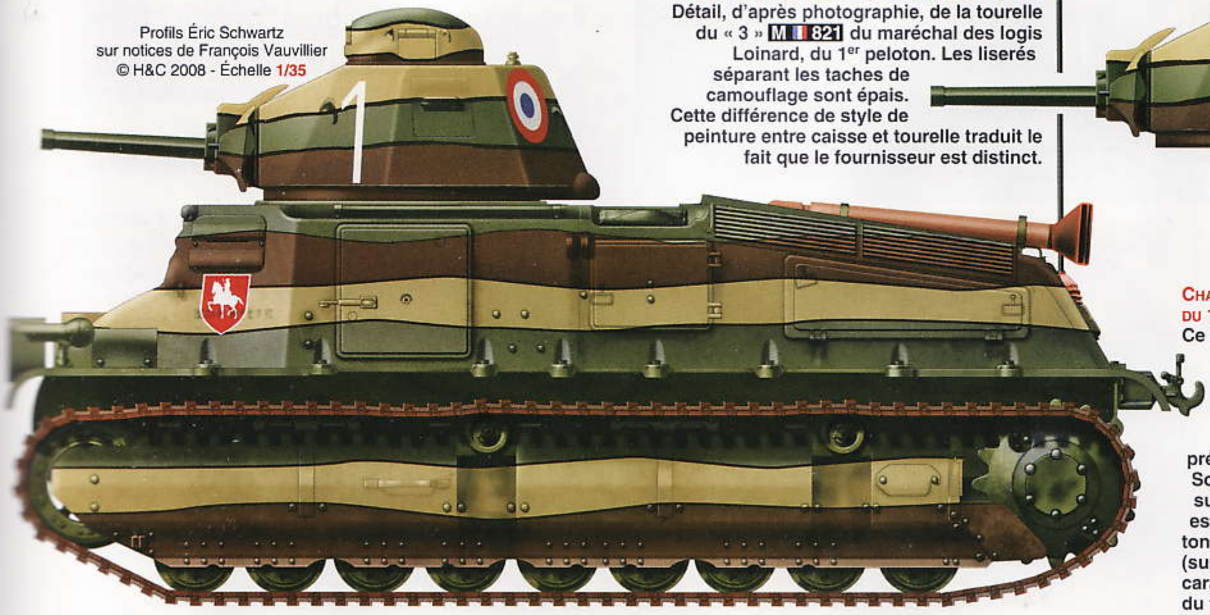
Le char du lieutenant a disparu dans le tournant de la route masqué par une maison.

Après une légère avancée, Aumaître le voit de nouveau, une fumée l'entoure, les portes sont ouvertes et le corps du lieutenant est plié sur le capot moteur. Le brigadier-chef Gustave Delaporte est allongé sur le sol. Le brigadier Simon Bernard, quant à lui, est mort à son poste de conduite.

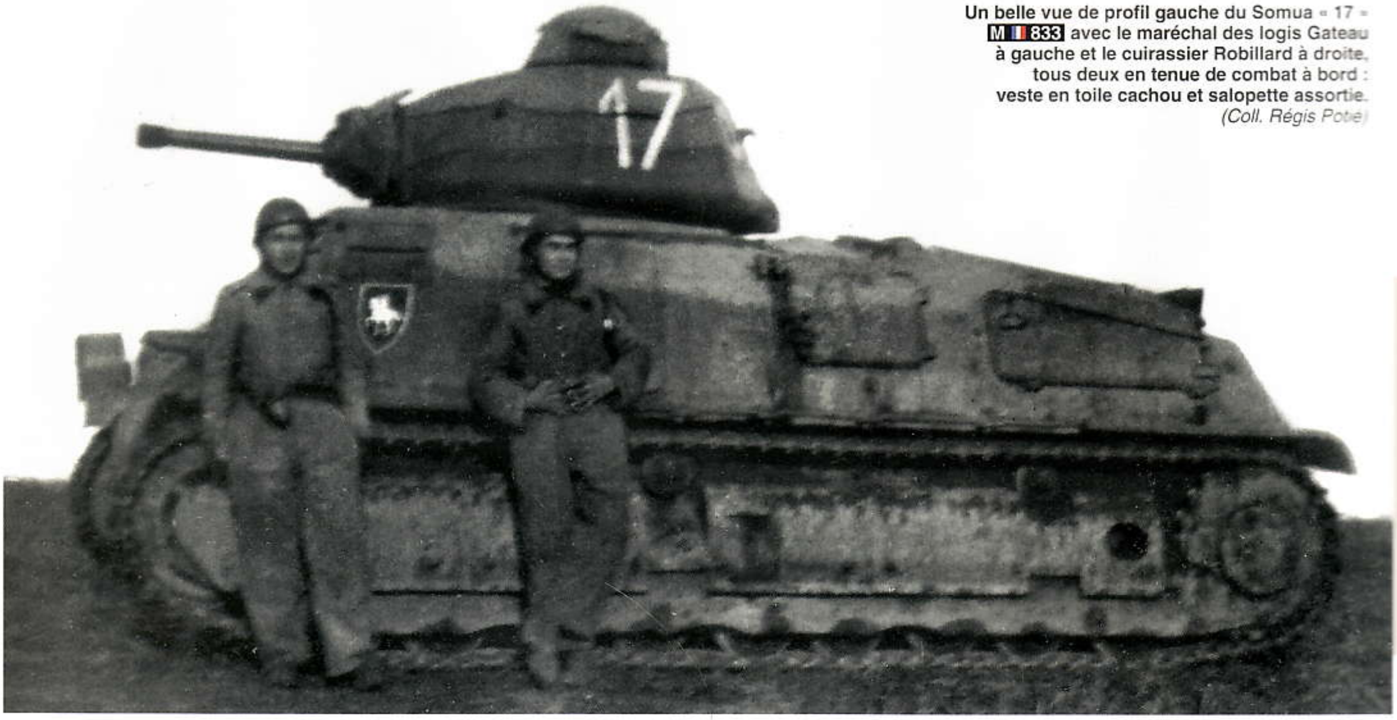
Profils Éric Schwartz
sur notices de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35



Char de cavalerie Somua S 35 du 1/4^{e} RC
Détail, d'après photographie, de la tourelle du « 3 » M 821 du maréchal des logis Loinard, du 1er peloton. Les liserés séparant les taches de camouflage sont épais. Cette différence de style de peinture entre caisse et tourelle traduit le fait que le fournisseur est distinct.



Char de cavalerie Somua S 35 du 1er escadron du 4^{e} RC
Ce profil du M 864, char « 1 » du lieutenant Champsiaud, chef du 1er peloton, est basé sur la photographie ci-dessus, tout en présentant le côté opposé. Son camouflage, discernable sur le document d'époque, est du type longitudinal à trois tons séparés par un liseré fin (supposé épais sur la tourelle), caractérisant les 100 chars du troisième marché.



Un belle vue de profil gauche du Somua « 17 » M 833 avec le maréchal des logis Gateau à gauche et le cuirassier Robillard à droite, tous deux en tenue de combat à bord : veste en toile cachou et salopette assortie. *(Coll. Régis Potié)*

Mars 1940, les brigadiers-chefs du 1er escadron à Wamin. Leurs tenues, flambant neuves, ne sont plus celles de la mobilisation. L'on reconnaît en effet la vareuse modèle 1938 à cinq boutons sur le devant (au lieu de six sur le modèle précédent) et le fameux pantalon « golf » modèle 1938, deux effets qui ne commencent à être distribués qu'au début de 1940. La fourragère aux couleurs de la croix de guerre est portée aussi sur la tenue cachou. *(Coll. Régis Potié)*

Aumaître amène son char à hauteur de celui de son lieutenant pour secourir d'éventuels survivants. Tout à coup son conducteur le brigadier Chevallier s'écrie : « *Tatave n'est pas mort, il remue les doigts et fait rouler ses yeux* ». Au même moment le radio Nourisson craque nerveusement et se met à hurler : « *On va tous se faire tuer, il faut partir tout de suite* ». Chevalier lui répond sèchement : « *Il faut* » et, passant en première, met son Somua entre le char du lieutenant et l'ennemi.

De loin, les équipages du 2e peloton voient soudain le Somua d'Aumaître disparaître dans une boule de feu et de fumée. Au bout de quelques secondes, il réapparaît ; son tourelleau a été arraché et du trou ainsi créé, on peut voir émerger la tête d'Aumaître qui scrute le terrain sur sa droite. Il disparaît dans sa tourelle, pointe son canon et tire. Un deuxième obus sur le char produit le même effet et la même riposte, puis encore un troisième.

À chaque fois, Aumaître émerge de sa tourelle pour pouvoir pointer et tirer. Devant cette situation, il devient impossible de récupérer Delaporte. Le char du capitaine de Ségonzac s'approche de celui d'Aumaître et, entrouvrant sa porte de tourelle, ordonne de rompre le combat et de se replier sur Locquignol.

La tête d'Aumaître, scrutant le terrain, émerge de la tourelle dont le tourelleau a été arraché

Au 2e peloton, le char **10** du sous-lieutenant Guillien commence son demi-tour. Plusieurs manœuvres lui sont nécessaires et, alors que le Somua est en plein travers, son moteur cale et refuse de repartir.

Pendant que Guillien couvre de ses armes le repli des autres Somua qui font également demi-tour, Audy se glisse jusqu'à la paroi de moteur et commence à pomper régulièrement, suffisamment pour pouvoir faire monter la pression et redémarrer le moteur.

Retour vers Locquignol, premier bilan

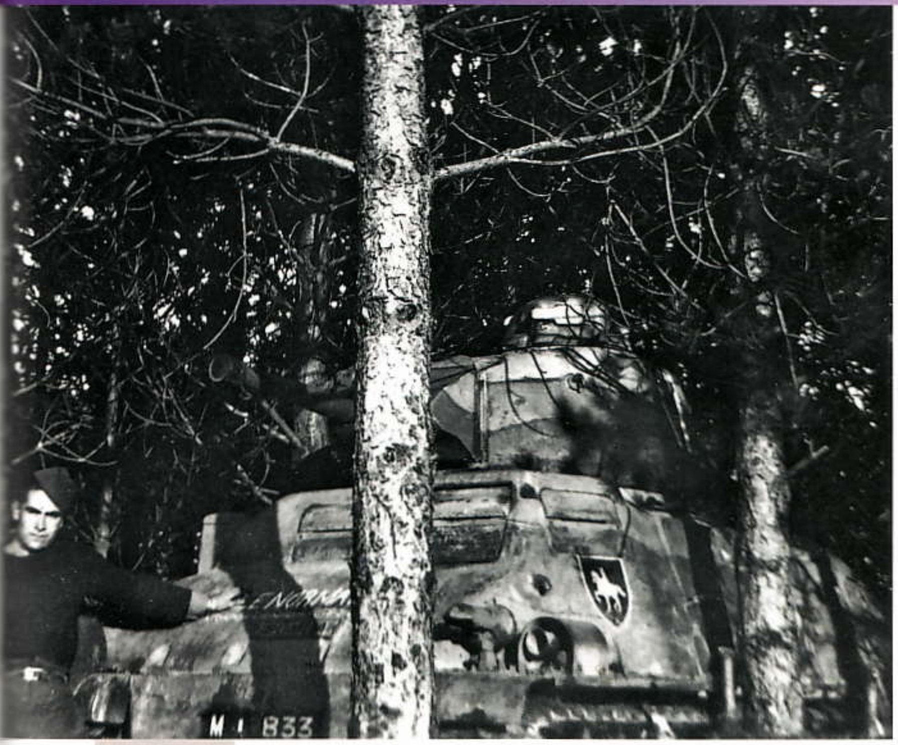
À présent, les Somua ont tous fait demi-tour et reprennent la route de Locquignol. L'essence vient à manquer à plusieurs chars.

À peine à 400 ou 500 mètres du lieu de son combat, Aumaître trouve le char **2** de Gilles immobilisé, en panne sèche. Aumaître témoigne :

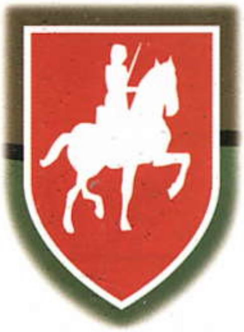
« *Le cuirassier Gorlier est hors du char, il est allongé dans le fossé. Il est salement touché et il est hors de question de le déplacer. Il est laissé sur place avec Nourisson* [nerveusement brisé, comme on l'a vu] *qui ne peut plus rester dans le char, on essayera d'envoyer une ambulance ; sinon il est à espérer que des infirmiers allemands le secoureront* ».

Le char de Gilles est pris en remorque par Aumaître. À quelque distance de là, à un coude de la route, c'est le **10** de Guillien qui s'arrête définitivement. Le **3** de Loinard le traîne jusqu'à Locquignol.

La nuit arrive, les chars se postent aux différentes routes de Locquignol pour empêcher toute incursion ennemie. Le **5** d'Aumaître et le **2** de Gilles se replient sur le Quesnoy rejoindre l'échelon de dépannage qui doit s'y trouver.



À nouveau le char « 17 » M ▮ 833 du maréchal des logis Gateau. Le nom *Le Normand* en majuscules a été écrit à la craie sur l'avant. *(Coll. Régis Potié)*



INSIGNE DE CAISSE DU 4e RÉGIMENT DE CUIRASSIERS
La silhouette équestre de Jeanne d'Arc donnera celle figurant sur l'insigne métallique (→ *page 11*). Au 1er escadron, l'insigne est peint sous l'épiscope latéral du pilote (au 3e escadron, il figure en arrière de celui-ci), et ceci de façon symétrique, de sorte que Jeanne la Pucelle aille toujours de l'avant.

Il reste sept Somua sur les dix envoyés sur Berlaimont. Un side-car de liaison se trouve à Locquignol. Il est près de 21 h 30 quand de Ségonzac donne l'ordre à Guillien d'aller rendre compte au Quesnoy et de ramener de l'essence à tout prix.

Vers 22 h, le sous-lieutenant n'est toujours pas réapparu. Le capitaine part à son tour chercher du carburant. Il prend la route avec les Somua possédant encore du carburant et laisse à Locquignol quatre chars hors d'état de se déplacer : le **6** de d'Ormesson, le **3** de Loinard, le **7** de Litzler et le **10** de Guillien. Les équipages restant somnolent à tour de rôle.

Le capitaine, ayant fini par trouver de l'essence, rejoint Locquignol avec un camion citerne vers 5 heures du matin le lendemain 18 mai. Mais la citerne n'est pas pleine et les réservoirs, de 410 litres de contenance totale, ne peuvent être que partiellement remplis.

18 mai : repli sur Jolimetz

Le lieutenant-colonel Pinon, qui commande alors le régiment mixte Somua de la 1re DLM (4e cuirassiers et 18e dragons), a transmis un ordre de repli au capitaine. Vers 6 heures, leurs pleins à peine terminés, les Somua et le capitaine se replient donc sur Jolimetz où les autres chars les attendent. De Ségonzac a ramené du Quesnoy le char **22** afin de remplacer l'un des appareils manquants.

Dès son arrivée à Jolimetz, le capitaine réunit ses chefs de char au carrefour de l'Opéra et leur explique la situation. Il positionne ses Somua pour interdire toute sortie de la forêt de Mormal et surveiller la chaussée Brunehaut. Il dispose pour cela de 13 chars :

1er peloton *réduit à un seul char :*
- char **3** du maréchal des logis Loinard,

2e peloton *au complet :*
- char **10** du sous-lieutenant Guillien,
- char **7** du maréchal des logis Litzler,
- char **8** du maréchal des logis Flamant,
- char **9** du brigadier-chef Ferry,
- char **6** du brigadier-chef d'Ormesson,

4e peloton *au complet :*
- char **16** du sous-lieutenant Bourgeois,
- char **17** du maréchal des logis Gateau,
- char **18** du maréchal des logis Noizet,
- char **19** du maréchal des logis Bombaron,
- char **20** du maréchal des logis Enfroy,

Et enfin les :
- char du capitaine de Ségonzac
- char **22** de remplacement.

La défense est complétée par un peloton du 4e RDP (quelques AMR 35) de la 1re DLM, des éléments disparates de la 1re DCr (chasseurs du 5e BCP), une pièce antichar belge avec ses deux servants et les tirailleurs algériens du IIIe bataillon du 27e RTA (1re DINA) arrivés dans la soirée du 17 mai.

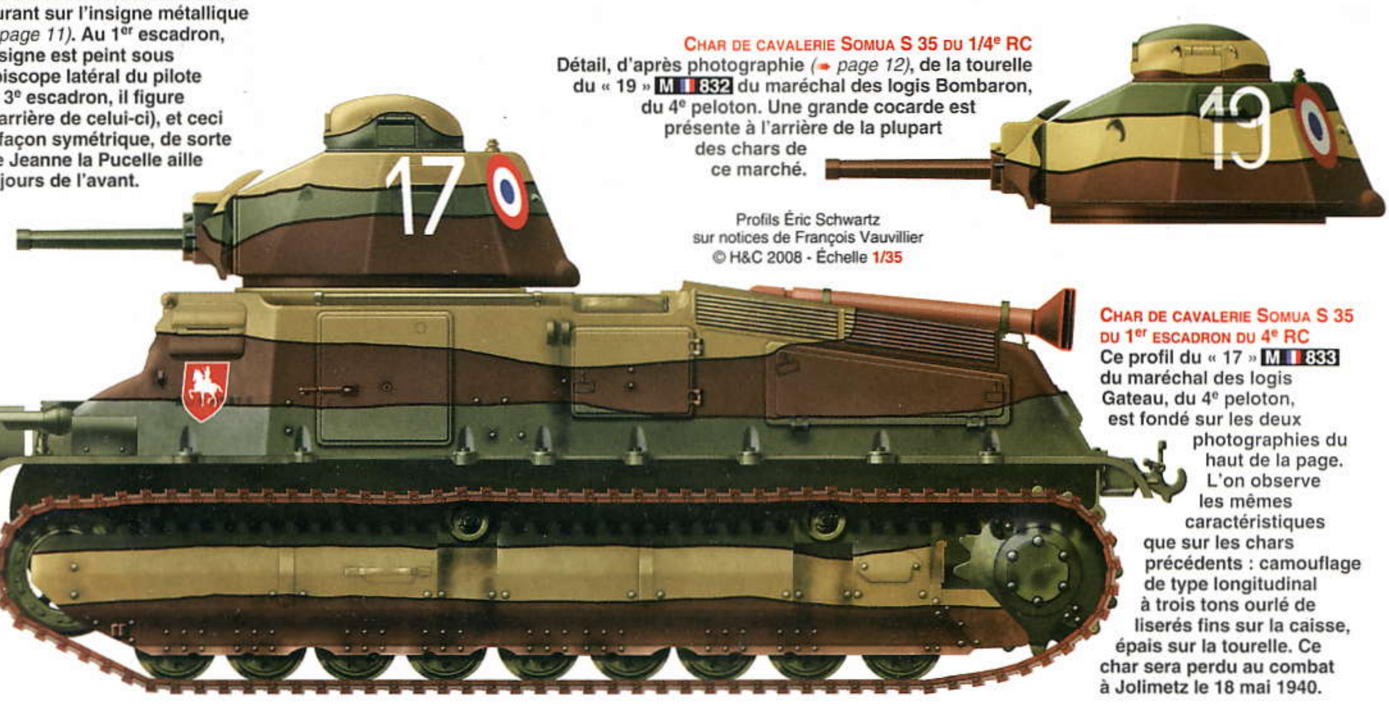
La défense par le 4e cuirassiers s'articule le long des deux routes qui partent de la place de l'église et se dirigent vers la forêt ainsi que l'intervalle entre ses deux rues.

Le 2e peloton et le Somua de Loinard occupent la partie gauche du village (rue Coulon de l'église au Boulan). Le 4e peloton et le char de remplacement la rue du Pavé (entre l'église et le carrefour de l'Opéra) et ses environs.

Vers 7 heures arrivent des éléments du 15e GRCA commandé par le chef d'escadrons de La Sayette, à qui le capitaine de Ségonzac passe le commandement de la défense de Jolimetz.

Les éléments de la 1re DCr ainsi que les Belges avec leur antichar se replient. Les AMR se placent à la sortie nord de Jolimetz pour couvrir les arrières.

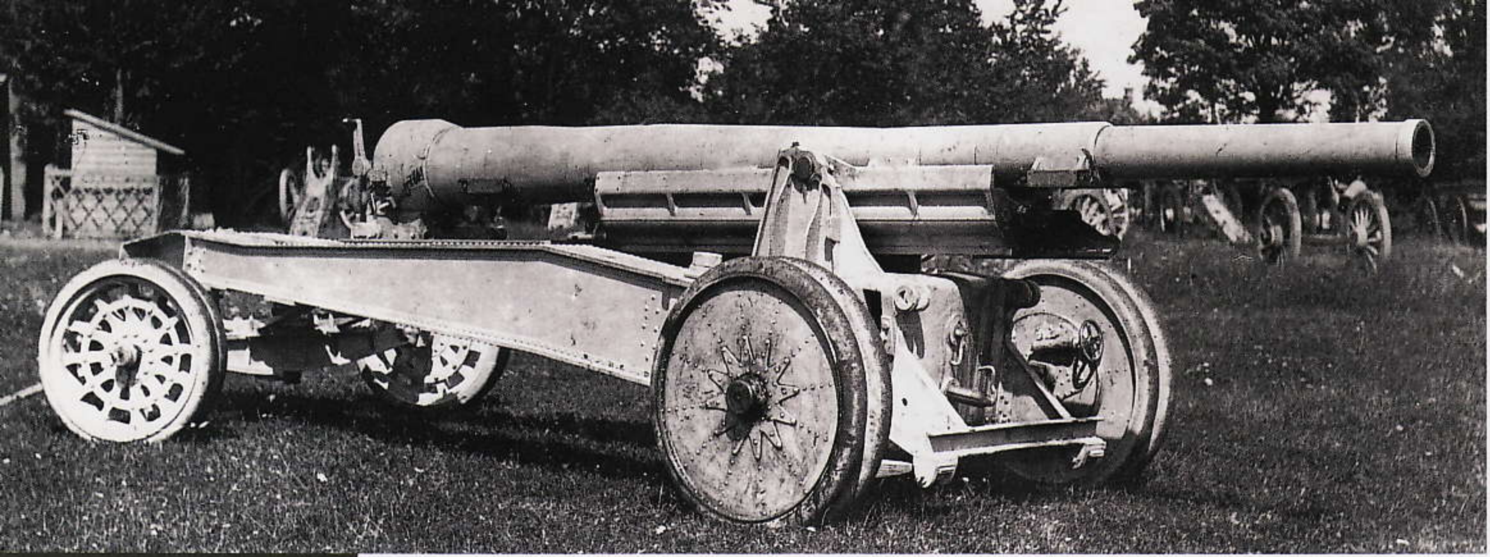
(à suivre)



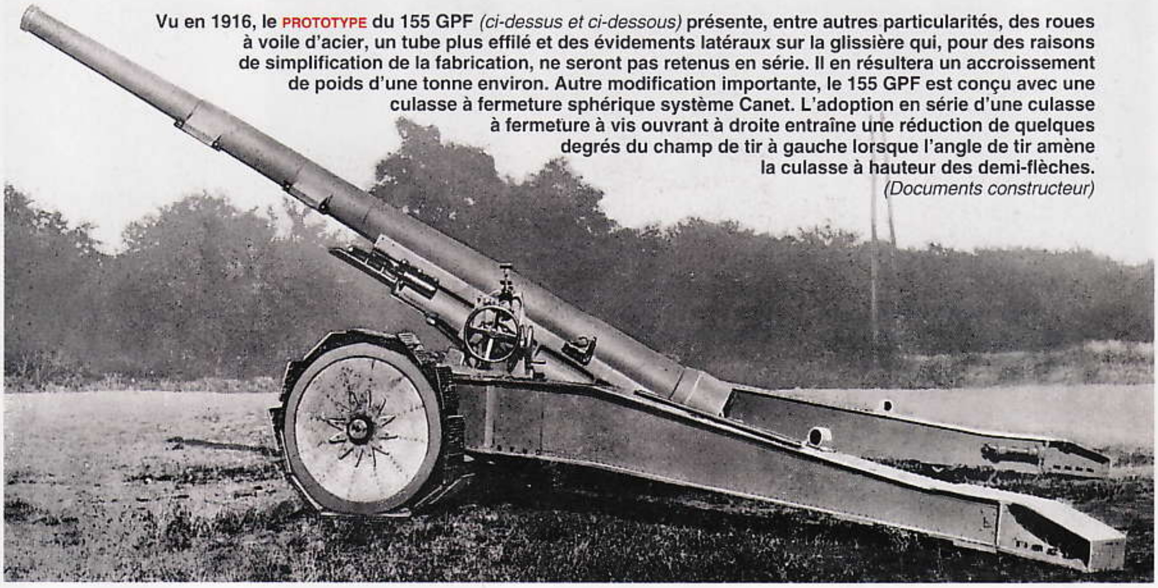
CHAR DE CAVALERIE SOMUA S 35 DU 1/4e RC
Détail, d'après photographie (→ *page 12*), de la tourelle du « 19 » M ▮ 832 du maréchal des logis Bombaron, du 4e peloton. Une grande cocarde est présente à l'arrière de la plupart des chars de ce marché.

Profils Éric Schwartz
sur notices de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

CHAR DE CAVALERIE SOMUA S 35 DU 1er ESCADRON DU 4e RC
Ce profil du « 17 » M ▮ 833 du maréchal des logis Gateau, du 4e peloton, est fondé sur les deux photographies du haut de la page. L'on observe les mêmes caractéristiques que sur les chars précédents : camouflage de type longitudinal à trois tons ourlé de liserés fins sur la caisse, épais sur la tourelle. Ce char sera perdu au combat à Jolimetz le 18 mai 1940.



Vu en 1916, le **PROTOTYPE** du 155 GPF *(ci-dessus et ci-dessous)* présente, entre autres particularités, des roues à voile d'acier, un tube plus effilé et des évidements latéraux sur la glissière qui, pour des raisons de simplification de la fabrication, ne seront pas retenus en série. Il en résultera un accroissement de poids d'une tonne environ. Autre modification importante, le 155 GPF est conçu avec une culasse à fermeture sphérique système Canet. L'adoption en série d'une culasse à fermeture à vis ouvrant à droite entraîne une réduction de quelques degrés du champ de tir à gauche lorsque l'angle de tir amène la culasse à hauteur des demi-flèches.
(Documents constructeur)



SITUER LE SUJET
dans son emploi :
contre-batterie
et interdiction
à grande distance

155 L modèle 1877
matériel de siège et place sur affût fixe, système de Bange
Documentation de base :
***Les canons de la victoire*, p. 32**

155 L modèle 1877/1914
matériel de siège et place sur affût à déformation Schneider
Documentation de base :
***Les canons de la victoire*, p. 53**

145 modèle 1916
tube de marine Ruelle à longue portée réalésable en 155, sur affût Saint-Chamond
Documentation de base :
***Les canons de la victoire*, p. 52**

DANS CE NUMERO

155 GPF
matériel Filloux à grand champ de tir horizontal

155 L modèle 1917 S
matériel à longue portée sur affût à déformation Schneider
Documentation de base :
***Les canons de la victoire*, p. 54**

UN CHEF D'ŒUVRE DE CANON LE 155 GPF (GR

Conçu par le lieutenant-colonel Filloux suivant une étude débutée avant la guerre à l'atelier de Bourges, le 155 GPF, présent aux armées à partir du mois de juin 1917, restera pour trente ans le canon le plus avant-gardiste de l'artillerie française.

À la fin de la première décennie du XXe siècle, à la lumière des enseignements du siège de Port-Arthur[1], l'idée se fait jour d'un canon long nouveau destiné à remplacer le 155 mm modèle 1877 de Bange[2] au moment où celui-ci, avec ses 9,8 km de portée à Vo 458 m/s, son tir lent, sa mobilité douteuse et la nécessité de construire une plate-forme en bois pour le mettre en œuvre, apparaît soudain appartenir à un autre âge.

Qui succèdera au 155 L de Bange ?

Le comité technique de l'artillerie met donc à l'étude un nouveau *système d'artillerie pour l'attaque et la défense des places* et en résume les caractéristiques dans le **programme du 4 novembre 1909** (approuvé le 1er décembre). Celui-ci, entre autres prescriptions couvrant un éventail de matériels, préconise deux modèles distincts de canons longs « *à très grande portée (13 à 14 km)* » :

– d'une part, « *un 155 moderne* [Vo 700 m/s] *avec angle de tir maximum de 35 à 40° sur affût moderne* [...] *pour atteindre dès le début du siège le noyau central ou autre agglomération de personnel et de matériel* » ;

– d'autre part « *un 120* [Vo 650 m/s] *tirant sur un affût de 155 C modèle 1904 TR* », suivant une proposition du commandant Rimailho. Ce matériel « *très précis* » est destiné à tirer à grande distance sur les tranchées et contre les embrasures.

Le programme de 1909 préconise aussi, dans la mesure du possible, l'utilisation des matériels en service par simples modifications, ce qui ouvre la voie aux essais d'amélioration des vieux matériels de Bange, en vue d'accroître à la fois leur portée et leur mobilité.

Mais, avant qu'il ne soit concrétisé, le **programme** de 1909 est remplacé par celui **du 20 février 1913** (dit « *programme du général de Lamothe* ») qui synthétise les deux canons longs précédemment demandés en un unique matériel « *à très grande portée (17 à 18 km)* », de calibre « *compris entre 130 et 140* », à vitesse initale de 750 m/s, transportable en deux voitures.

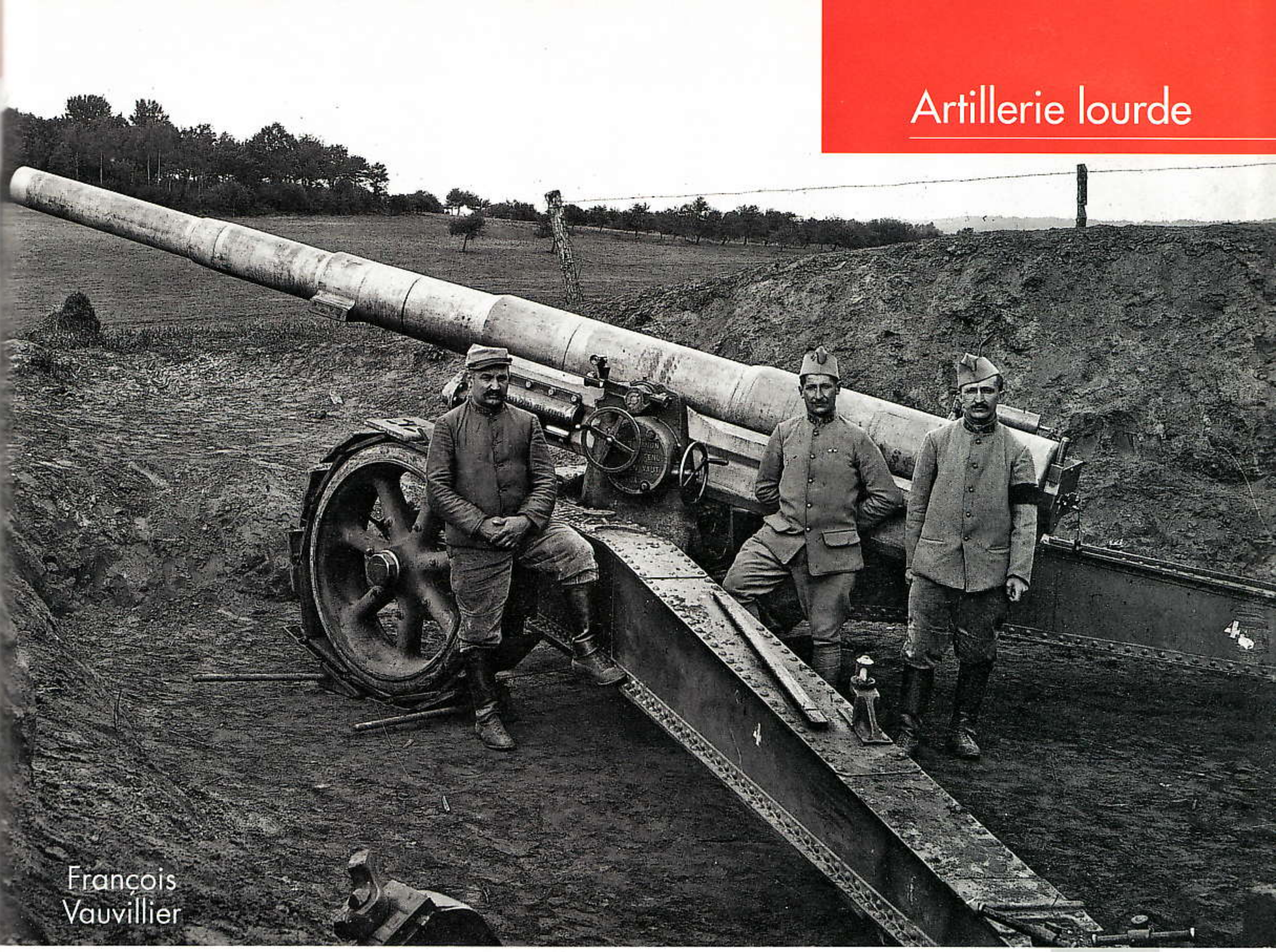
Un an et demi plus tard, lorsqu'éclate la guerre, la situation n'a évolué que sur le papier :

– en réponse imparfaite mais rapidement obtenue au programme de Lamothe, ont été commandés 120 **canons de 155 L modèle 1877/1914** (bouche à feu de Bange sur affût Schneider à déformation, transport en

---

[1] Siège terrible, d'une durée de onze mois, du 9 février 1904 au 2 janvier 1905, pendant la guerre russo-japonaise.

[2] Ce matériel sera étudié dans un futur numéro de GBM, de même que les autres bouches à feu évoquées dans cet article.



François Vauvillier

ANDE PUISSANCE FILLOUX)

deux voitures), dont la portée ne dépasse pas 13,6 km ;

– en réponse idoine mais se projetant dans un futur indéterminé, « *un premier spécimen de matériel de 138 mm*[3] *est en construction*[4] *(projectile de 43 kg ; vitesse initiale de 700 m, portée de 16 à 18 km)* », selon un état comparatif des questions d'artillerie en date du 3 février 1914. Conformément au programme du général de Lamothe, ce mystérieux prototype de matériel de « **138 GP** » est lui aussi fractionnable en deux voitures, en vue de sa traction hippomobile.

Sur le plan pratique, le bilan est plus simple à dresser : le 2 août 1914, il n'existe pas la moindre pièce de 155 L en service aux armées, les quelques 1 392 exemplaires du modèle 1877 de Bange entretenus dans les arsenaux et les places étant considérés comme impropres à tout service en campagne.

Beaucoup d'appelés, autant d'élus

À la pénurie d'août 1914 en 155 L va répondre, durant la Grande Guerre et sous l'empire de la nécessité, la création d'une pléthore de canons longs de calibre identique ou voisin, répondant aux missions nouvelles qui ont succédé aux définitions anciennes de la guerre de siège. Il s'agit maintenant, avec les mêmes caractéristiques recherchées de puissance et de portée, de *matériels de contre-batterie* mais aussi, notion jamais mentionnée avant-guerre, *de harcèlement et d'interdiction à grande distance*. En dehors du futur matériel Filloux, ces canons peuvent être classés, techniquement, en deux familles bien distinctes :

– aux armées à partir d'avril 1916, les matériels du **système Schneider** : le 155 L modèle 1877-1914 déjà cité, suivi à partir de juillet 1917 du **155 L modèle 1917 S** entièrement nouveau. Tous deux sont orientés vers la traction hippomobile du fait qu'ils sont fractionnés en deux voitures pour leur transport ;

– aux armées à partir de septembre 1916, les matériels utilisant les **bouches à feu de marine**, au calibre de « 14 cm » (138,6 mm) ou légèrement supérieur (145 mm de Ruelle), installées pour la plupart sur des affûts **Saint-Chamond** et dont le poids et l'organisation en une seule voiture imposent la traction automobile ;

Évoluant en parallèle à mi-chemin de ces deux familles issues de l'industrie privée ou des arsenaux de la marine, la voie originale et novatrice du futur 155 GPF est, quant à elle, tracée dans les établissements de la Guerre par le futur lieutenant-colonel Filloux.

Le chef d'œuvre de Filloux

« *Le chef d'escadron Filloux avait entrepris l'étude du matériel de 155 GPF (grande puissance Filloux) avant la guerre, étant à l'atelier de construction de Bourges* », écrit le général Wilmet dans son rapport publié au lendemain de la victoire[5]. Cette indication laconique fait sans grand doute référence au programme de 1909 — qui prévoit bel et bien un 155 L entièrement nouveau — et non à celui de 1913 car Filloux, après avoir mené à bien deux réalisations fort différentes[6], quitte l'armée en 1912 pour rejoindre l'industrie privée, en l'occurrence la compagnie de Chatillon-Commentry où il retrouve le lieutenant-colonel Deport, l'un des pères du 75 et le premier réalisateur de l'affût biflèche[7].

« *Ce canon pèse 14 000 kg, il tire à 18 km. Le tube a 6 m de long. C'est un joli petit morceau qui fera bien danser les boches lorsqu'on ira les trouver* », a écrit, avec une fierté teintée d'exagération, l'un de ces artilleurs du XIII/81e RALT, servant la pièce numéro 4 de fabrication. On lit distinctement les inscriptions moulées dans l'acier : « *Soyez bons pour vos freins* » sur la glissière, et « *Un canon bien tenu en vaut deux* » sous le volant de pointage.
(Coll. P. Touzin)

Notes

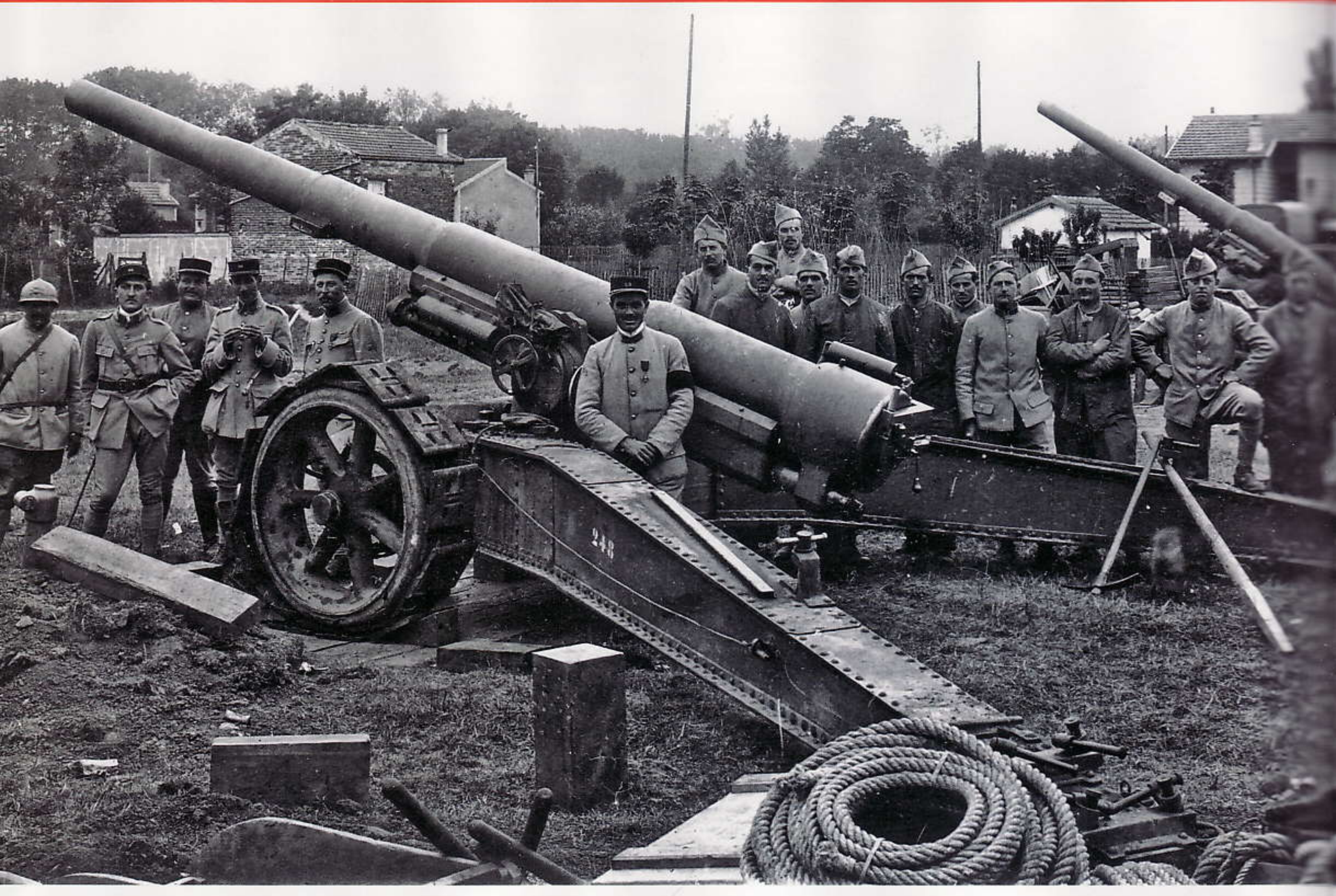
[3] Exactement 138,6 mm (dit « 14 cm »), calibre standard de la marine.

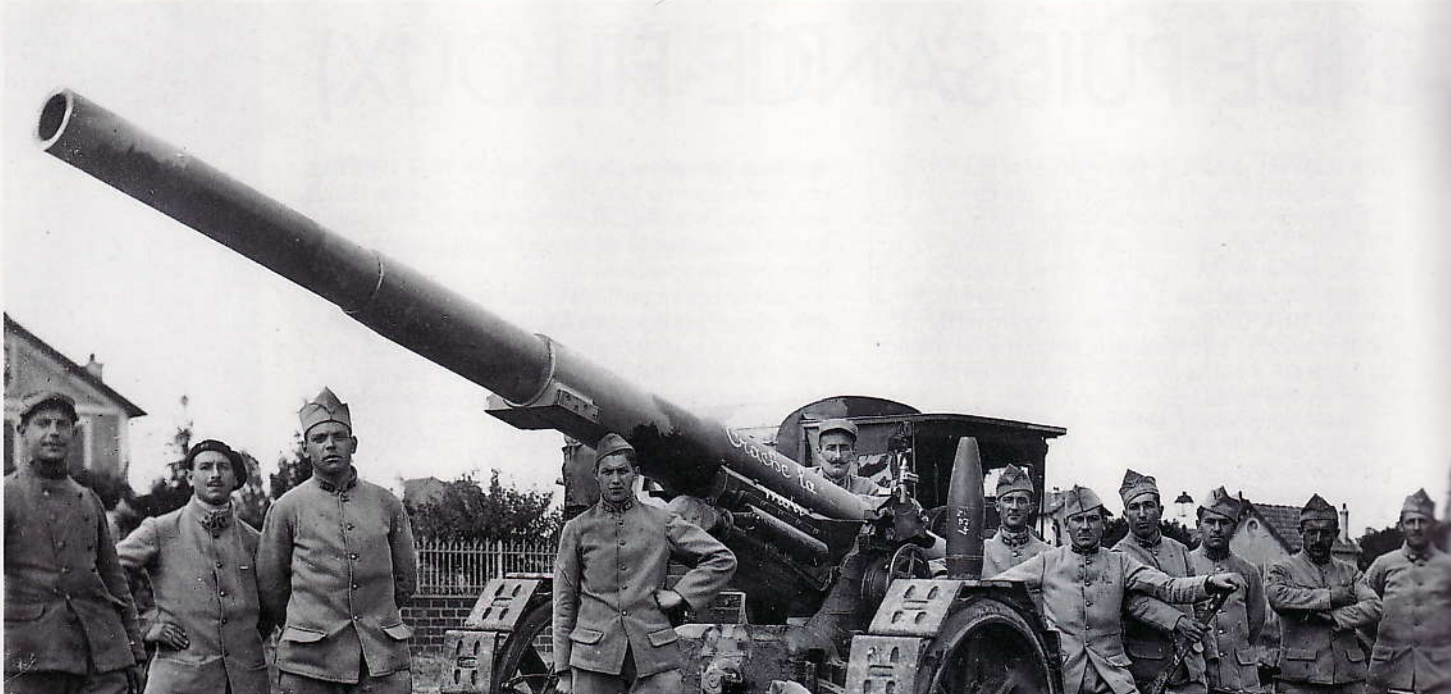
[4] Sa mise à l'étude est mentionnée dès le printemps 1913, lors des débats précédant l'adoption du 105 L Schneider pour l'artillerie lourde mobile.

[5] *1914-1918, l'artillerie lourde à tracteurs*, général Wilmet,1920.

[6] La modernisation du 155 C de Bange sur plate-forme (modèle 1881-1912) et la création du nouveau mortier de 370 Filloux.

[7] Un projet d'affût biflèche avait été présenté en 1906 par le colonel Jouhandeau, directeur de l'atelier de Tarbes. Le colonel Deport concrétise l'idée en 1909 (« 75 Deport » vendu à l'Italie en 1912). La même idée est appliquée en 1910 sur le prototype d'obusier léger de 75/120 de Puteaux.





En août 1914, Filloux, rappelé, est mobilisé au 37e RA de campagne mais, dès la fin 1914, son talent se trouve mieux employé dans un bureau d'études, d'abord à Bourges, puis à l'atelier de construction de Puteaux en 1916. C'est là qu'il mène à son terme le développement du nouveau canon de 155 long à grande puissance dont l'étude, précise le général Wilmet, « *fut alternativement abandonnée et reprise, tantôt en deux voitures pour la traction hippomobile, tantôt en une seule pour la traction automobile. Finalement, cette dernière solution a prévalu.* »

Le 155 GPF, chef d'œuvre de technique auquel Filloux attache donc son nom, se fait remarquer :

– par son grand champ de tir horizontal (60°) du fait de l'emploi de la flèche ouvrante (affût biflèche), caractéristique unique à l'époque pour un matériel de cette puissance ;

– et par son grand champ de tir vertical sans report des tourillons en arrière, en faisant varier la longueur du recul.

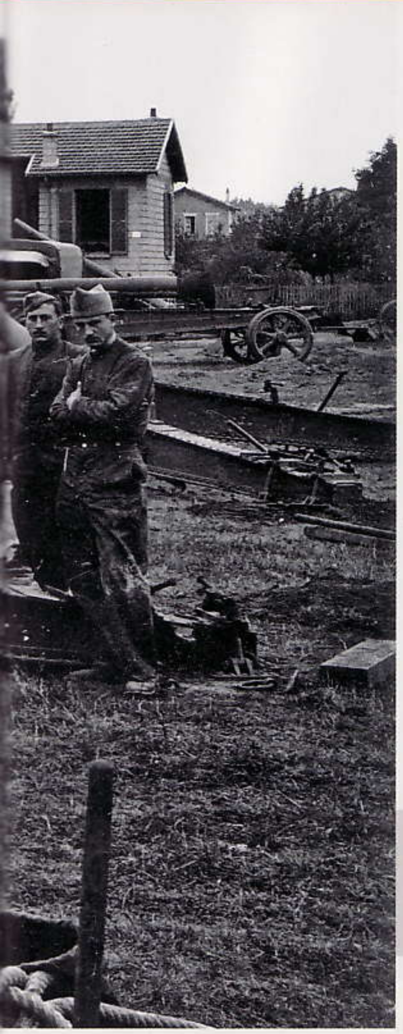
Mais cette seconde condition impose un affût très résistant[8], donc très lourd, d'où le choix final d'un matériel à traction uniquement automobile. En effet, dans l'hypothèse du transport du 155 GPF en deux voitures (voiture-pièce et voiture affût), outre la délicate manœuvre d'assemblage du matériel sur la position de batterie, handicap classique inhérent à la formule, la voiture affût se trouve être de toutes façons trop lourde pour être traînée par un attelage de chevaux.

Cet inconvénient réel du poids n'est pas le seul à avoir été reproché au 155 GPF : faible hauteur de genouillère rendant le chargement pénible, faible diamètre des roues peu propice aux évolutions en terrain mou, voie trop large empêchant le croisement des convois sur routes étroites, etc. Ceci a bien failli priver le 155 GPF de toute carrière opérationnelle face à son concurrent du moment (fin 1916), le futur 155 L 1917 Schneider, nettement moins lourd et de formule à tous égards plus conventionnelle. Mais, outre ses qualités intrinsèques, le 155 GPF est susceptible d'être produit en grande série et sans à-coups grâce au concours de l'industrie privée (Renault), tandis que les tubes sont fondus et usinés à Bourges. L'atelier de Puteaux assure un contrôle d'ensemble et réalise l'assemblage final.

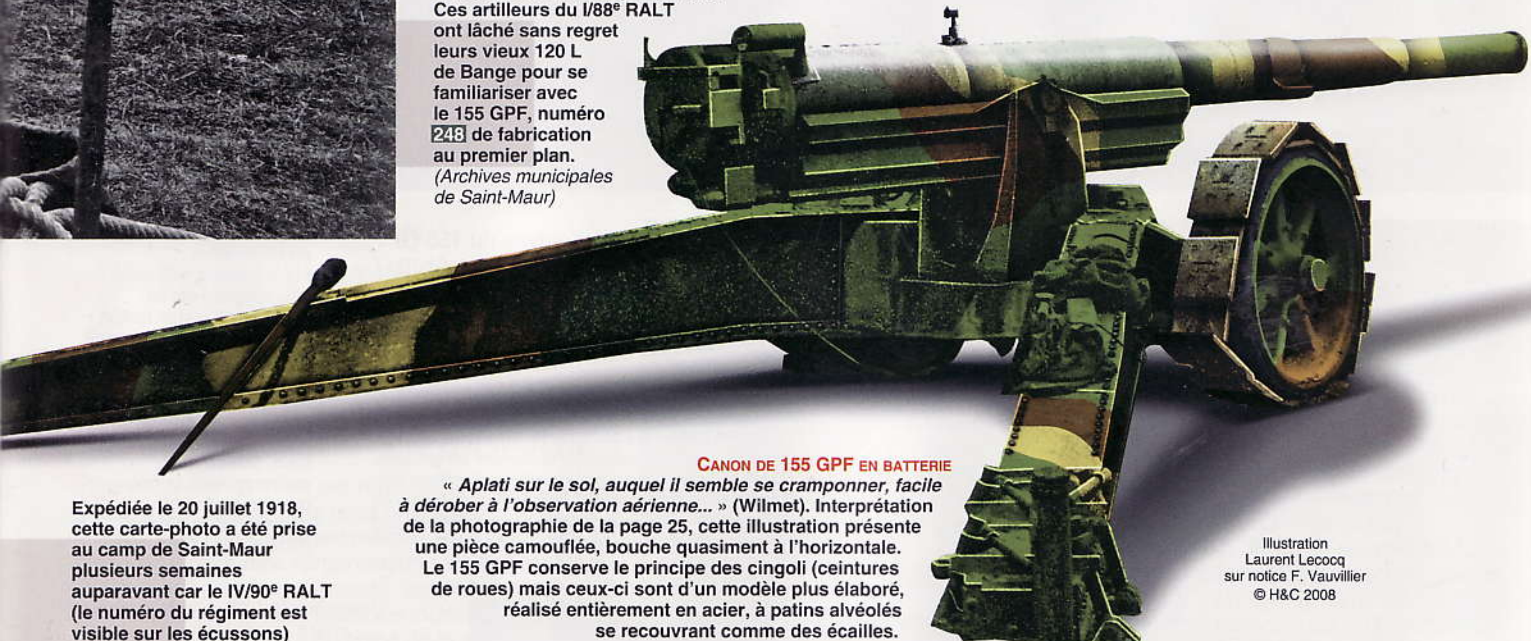
Séduits par l'élégante simplicité du 155 GPF, les Américains en font leur matériel d'AL de corps d'armée mais ceci prive du même coup l'artillerie française d'une large part de ses ressources : la commande française restera limitée à 400 pièces, livrées en un an et demi.

---

[8] L'affût du 155 GPF a été conçu si résistant qu'il se révélera en mesure de recevoir un tube de 194 GPF. Cette version, qui devait quant à elle être constituée de deux voitures, a été commandée en 1918 à 150 exemplaires (➡ *GBM 75 page 70*).



Camp de Saint-Maur, juillet 1918. Ces artilleurs du I/88e RALT ont lâché sans regret leurs vieux 120 L de Bange pour se familiariser avec le 155 GPF, numéro 248 de fabrication au premier plan. *(Archives municipales de Saint-Maur)*

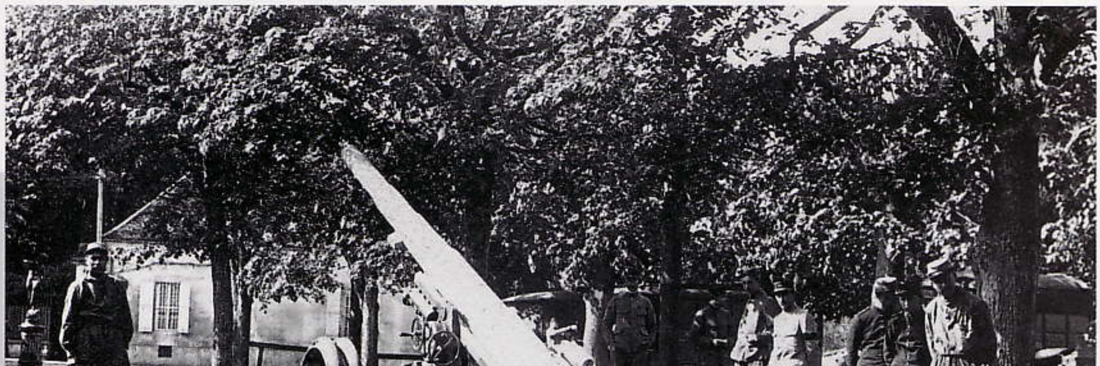


CANON DE 155 GPF EN BATTERIE

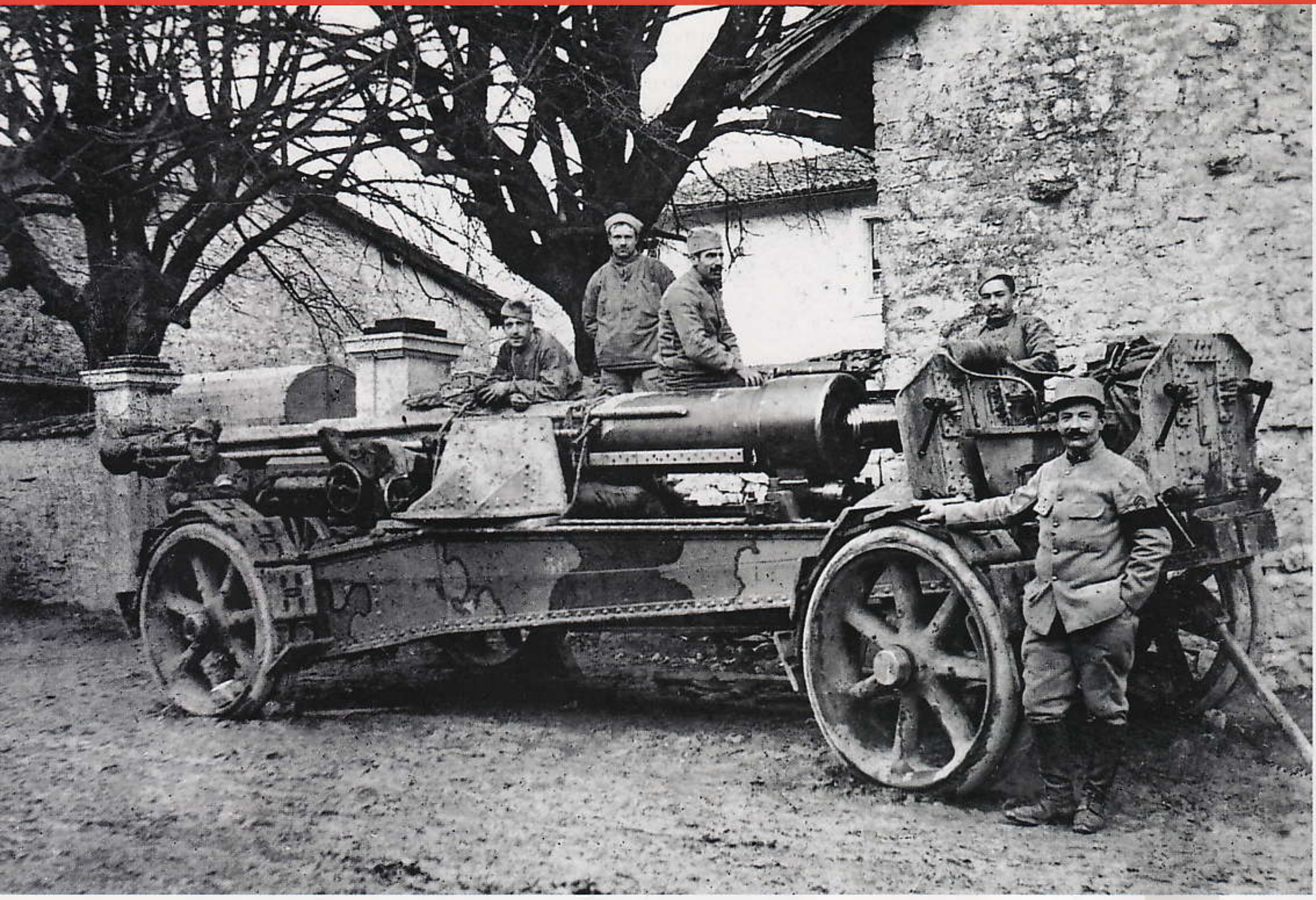
« *Aplati sur le sol, auquel il semble se cramponner, facile à dérober à l'observation aérienne...* » (Wilmet). Interprétation de la photographie de la page 25, cette illustration présente une pièce camouflée, bouche quasiment à l'horizontale. Le 155 GPF conserve le principe des cingoli (ceintures de roues) mais ceux-ci sont d'un modèle plus élaboré, réalisé entièrement en acier, à patins alvéolés se recouvrant comme des écailles.

Illustration
Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2008

Expédiée le 20 juillet 1918, cette carte-photo a été prise au camp de Saint-Maur plusieurs semaines auparavant car le IV/90e RALT (le numéro du régiment est visible sur les écussons) est aux armées dès juin. Le 155 GPF visible ici, un exemplaire camouflé, a été joliment surnommé « *Crache la mort* ». *(Coll. P. Touzin)*



La perfection du 155 GPF apparaît bien sous cet angle qui, gommant presque les détails du train de roulement à bandages, ne retient du chef d'œuvre de Filloux que la ligne épurée de sa volée et le principe révolutionnaire pour l'époque de la flèche ouvrante. Cette photographie porte au dos l'indication manuscrite d'époque « *Mailly décembre 1915* ». Erreur manifeste, nous sommes au printemps de 1917 et un examen attentif de l'original permet de constater qu'il s'agit de la pièce n° 4 de fabrication, la même que celle de la page 19 mais ici sans ses cingoli. *(Coll. F. Vauvillier)*

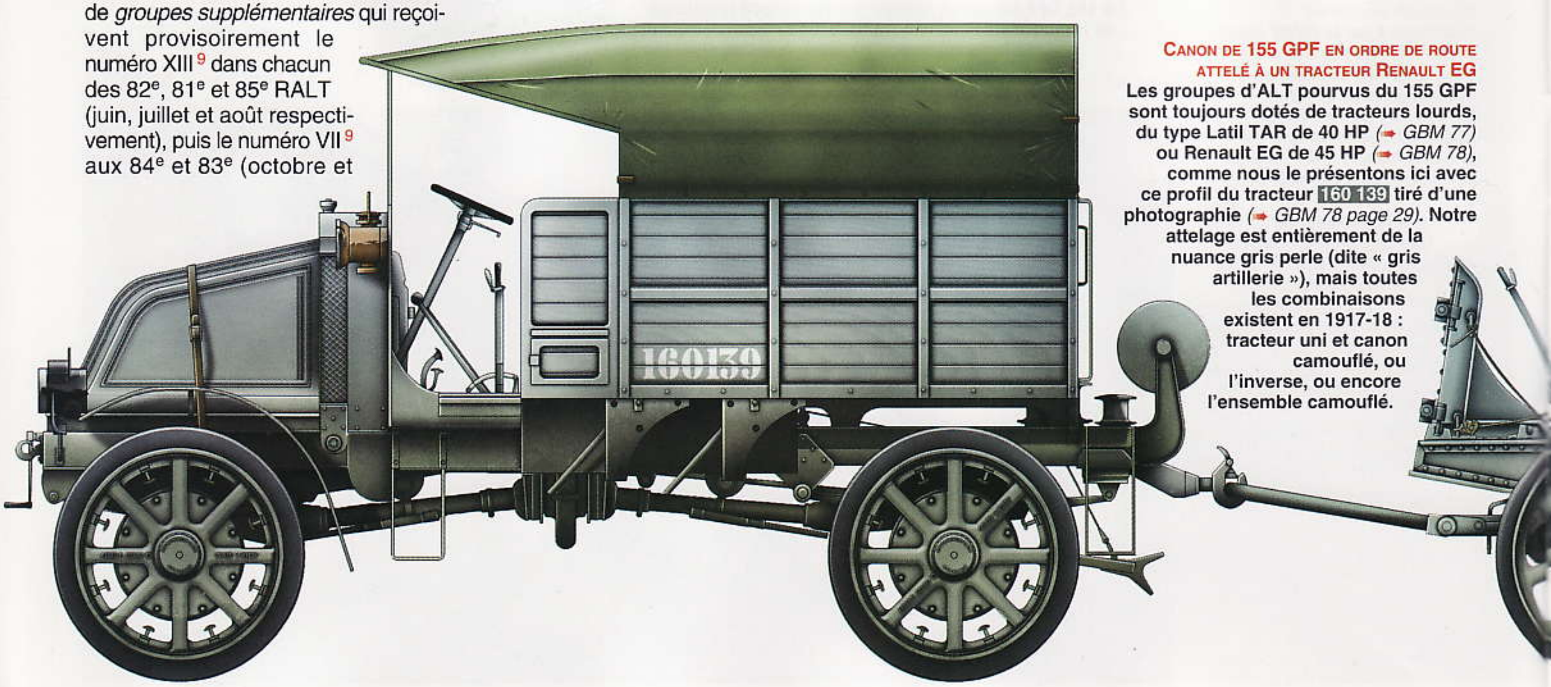


Ce 155 GPF numéro 36 de fabrication superbement camouflé à la peinture est en position de route, canon au maximum de son recul, bloqué en position arrière. Les bêches mobiles, dégagées des flèches, sont portées sur les côtés et au-dessus de l'avant-train. Sur celui-ci, curieusement, la roue gauche seule est dépourvue de cingoli. *(Coll. F. Vauvillier)*

En service dans l'ALT

Du fait de sa traction uniquement automobile, le 155 GPF est, dans l'armée française, réservé à l'artillerie lourde à tracteurs (ALT) qui, appartenant à la réserve générale, se déplace sur les arrières immédiats du front en fonction de la bataille en cours. Les 400 matériels de 155 GPF commandés répondent à la mise sur pied prévue de 40 groupes d'ALT (320 pièces, plus un volant de remplacement de 25 %), mais l'on verra plus loin que ce chiffre ne sera jamais atteint.

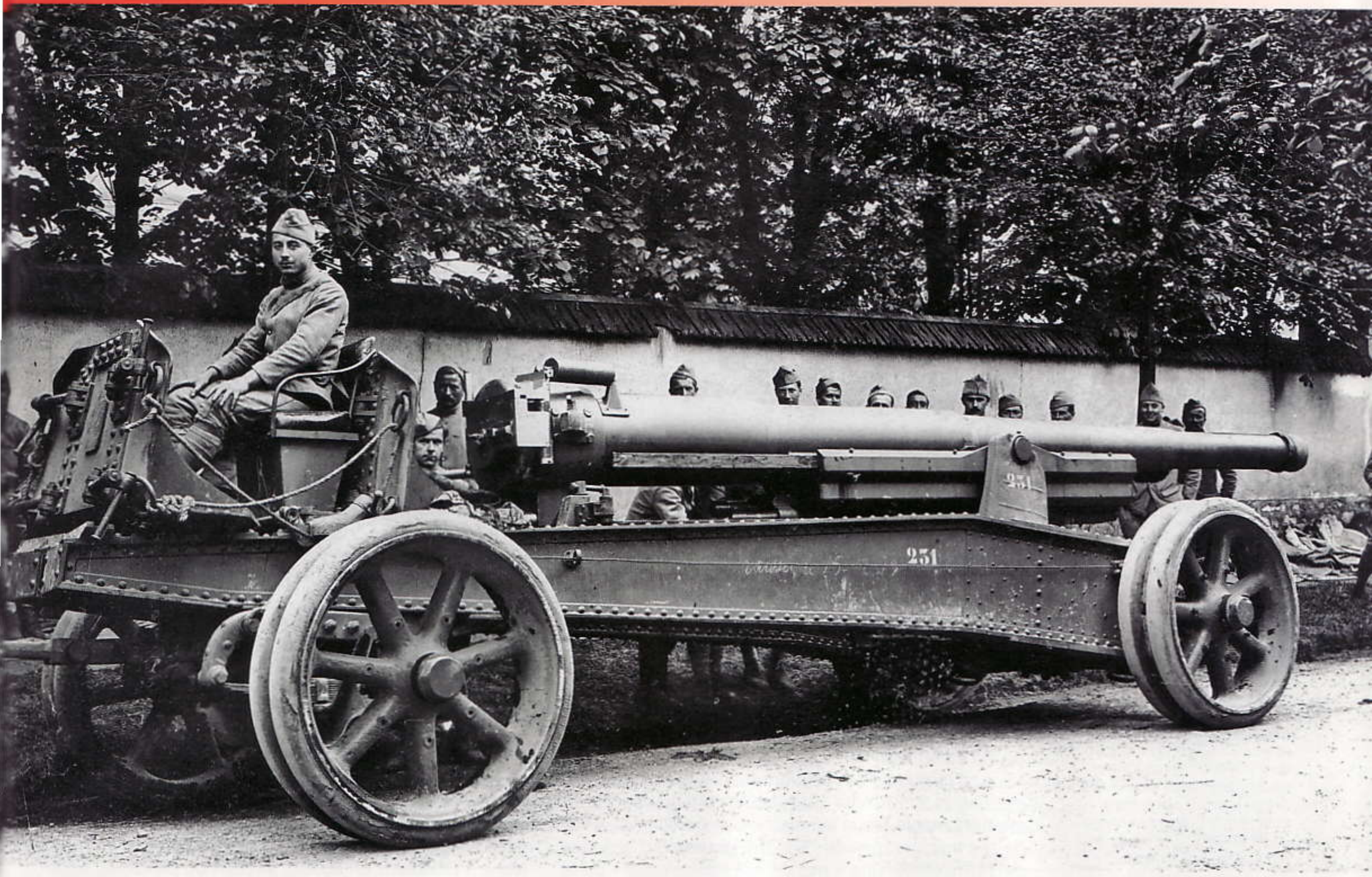
De juin à novembre 1917, cinq groupes sont constitués d'origine avec des 155 GPF. Par exception, il s'agit de *groupes supplémentaires* qui reçoivent provisoirement le numéro XIII[9] dans chacun des 82e, 81e et 85e RALT (juin, juillet et août respectivement), puis le numéro VII[9] aux 84e et 83e (octobre et novembre 1917). Mais surtout, l'arrivée du 155 GPF permet de moderniser progressivement, d'août 1917 à avril 1918, 18 groupes qui avaient été créés avec du matériel ancien. De sorte que, début mai 1918, 23 groupes totalisant 184 matériels de 155 GPF sont



CANON DE 155 GPF EN ORDRE DE ROUTE ATTELÉ À UN TRACTEUR RENAULT EG
Les groupes d'ALT pourvus du 155 GPF sont toujours dotés de tracteurs lourds, du type Latil TAR de 40 HP *(➡ GBM 77)* **ou Renault EG de 45 HP** *(➡ GBM 78)*, **comme nous le présentons ici avec ce profil du tracteur 160 139 tiré d'une photographie** *(➡ GBM 78 page 29)*. **Notre attelage est entièrement de la nuance gris perle (dite « gris artillerie »), mais toutes les combinaisons existent en 1917-18 : tracteur uni et canon camouflé, ou l'inverse, ou encore l'ensemble camouflé.**

---

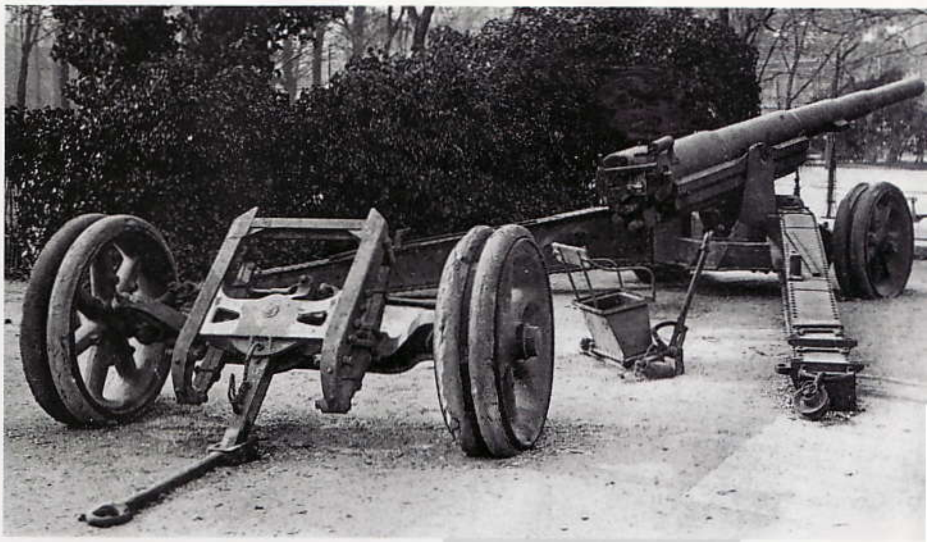
[9] Les dix RALT sont prévus chacun à 12 groupes (six longs du Ier au VIe ; six courts du VIIe au XIIe) avant la réorganisation du 1er octobre 1917. Après celle-ci qui dédouble les RALT, les dix *régiments longs* (81e à 90e) doivent comporter seulement six groupes, (Ier à VIe). La création des *groupes supplémentaires* d'artillerie lourde longue (les XIII/82e, XIII/81e et XIII/85e prenant le numéro VII en octobre 1917) répond à la pénurie provisoire des mortiers de 220 TR. Cette situation sera régularisée dans le courant de 1918.



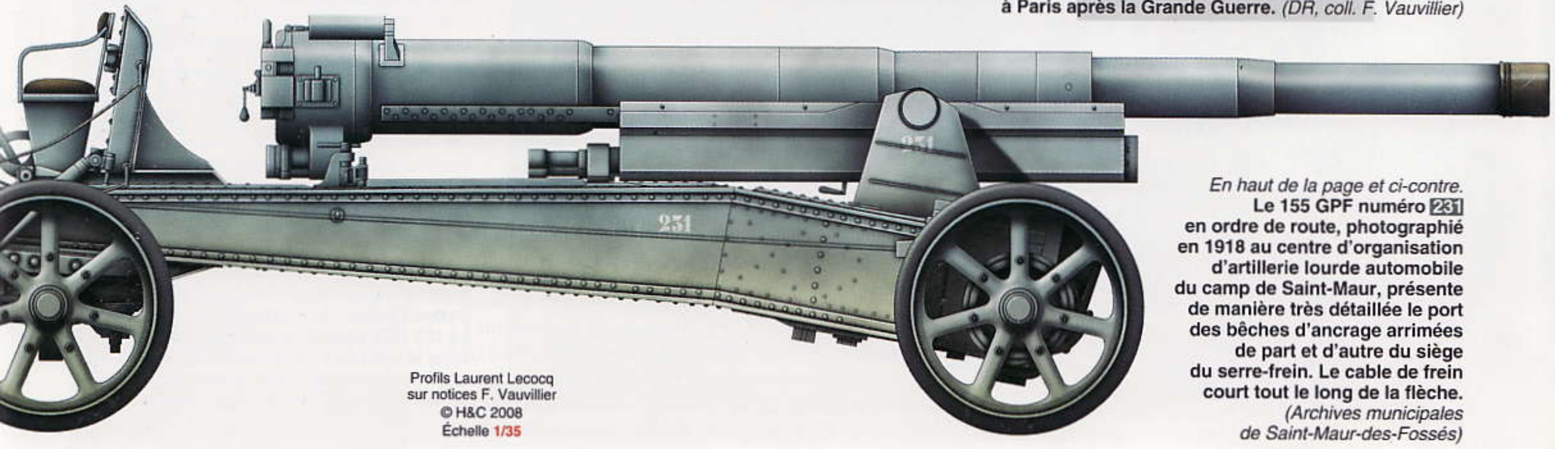
présents aux armées, ainsi ventilés [10] :

81e RALT : 3 groupes (Ier *jan 18*, IIIe *ex-VIIe*, Ve *fév 18*)
82e RALT : 3 groupes (Ier *nov 17*, IVe *ex-VIIe*, VIe *jan 18*)
83e RALT : 3 groupes (Ier *déc 17*, IIIe *oct 17*, Ve *ex-VIIe*)
84e RALT : 3 groupes (Ier *jan 18*, IIIe *déc 17*, IVe *ex-VIIe*)
85e RALT : 2 groupes (Ier *ex-VIIe*, IIIe *jan-fév 18*)
86e RALT : 2 groupes (Ier *déc 17*, Ve *mars-avr 18*)
87e RALT : 4 groupes (Ier, IIe, IIIe, IVe *tous en avril 18*)
88e RALT : 3 groupes (IIe *jan 18*, IIIe *fév 18*, IVe *mars 18*).

La proportion prévue, par régiment long, de quatre groupes de 155 GPF pour deux groupes de 145 modèle 1916, n'est pas totalement réalisée : seul le 87e RALT présente à cette date l'organisation recherchée. Mais dans les huit premiers régiments, les effets heureux de la cohabitation des deux matériels modernes sont déjà vérifiés, par le bénéfice combiné de la portée du 145 Ruelle-Saint-Chamond (qui tire jusqu'à 18,5 km) et du



Vue technique rapprochée de l'avant-train du 155 GPF exposé au musée de l'armée à Paris après la Grande Guerre. *(DR, coll. F. Vauvillier)*

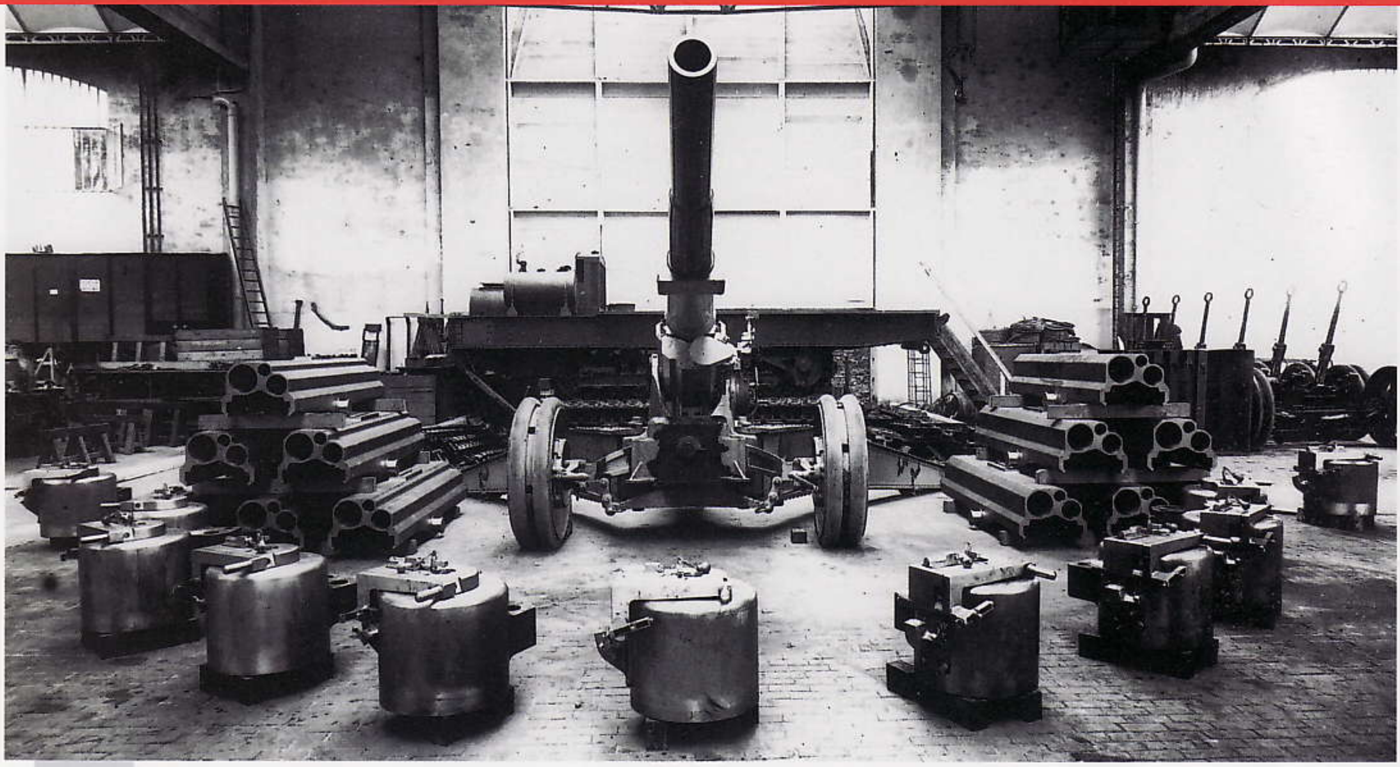


Profils Laurent Lecocq
sur notices F. Vauvillier
© H&C 2008
Échelle 1/35

En haut de la page et ci-contre. **Le 155 GPF numéro 231 en ordre de route, photographié en 1918 au centre d'organisation d'artillerie lourde automobile du camp de Saint-Maur, présente de manière très détaillée le port des bêches d'ancrage arrimées de part et d'autre du siège du serre-frein. Le cable de frein court tout le long de la flèche.** *(Archives municipales de Saint-Maur-des-Fossés)*

---

[10] S'y ajouteront, par modernisation, les VI/81e et IV/90e en juin, les III/86e, IV/86e et I/88e en juillet. En août, le V/85e en cours de rééquipement sera ventilé sur les groupes A et B du 85e.



Les usines Renault de Billancourt assurent la fabrication en grande série des essieux, avant-trains, roues, glissières et culasses *(ici au premier plan)*, **mais le contrôle et l'assemblage des 155 GPF sont assurés par l'atelier de Puteaux.** *(Document constructeur)*

grand champ de tir horizontal du 155 GPF qui, sans changer de position de batterie, « *peut battre un front égal à sa portée* » (16,3 km).

Dans la guerre de mouvement qui suit la poussée allemande du 21 mars 1918, le 81^{e} RALT, faisant marcher ensemble, sous les ordres de son colonel, deux de ses trois groupes de 155 GPF et ses deux groupes de 145, exécute une « *manœuvre intéressante* » de tir en retraite, que le général Wilmet décrit en style télégraphique, à titre d'exemple :

« *Mise en action du matériel strictement nécessaire, et compatible avec le ravitaillement en munitions : 12 pièces utilisées sur 32.*

Échelonnement en profondeur dans la même batterie, disposition très souple permettant d'encadrer fortement l'élément en action, section ou pièce, et, au

VU D'AMÉRIQUE : UN CANON JOUET (*TOY GUN*) D'UNE INFINIE PERFECTION

Extrait du quotidien « *The New Republic* » de New-York, 1er juin 1918 (traduction) :

« *J'aperçois alors une pièce française du type 155 mm Filloux. Tous les matériels français sont réussis* [...]. *Mais ce Filloux !*

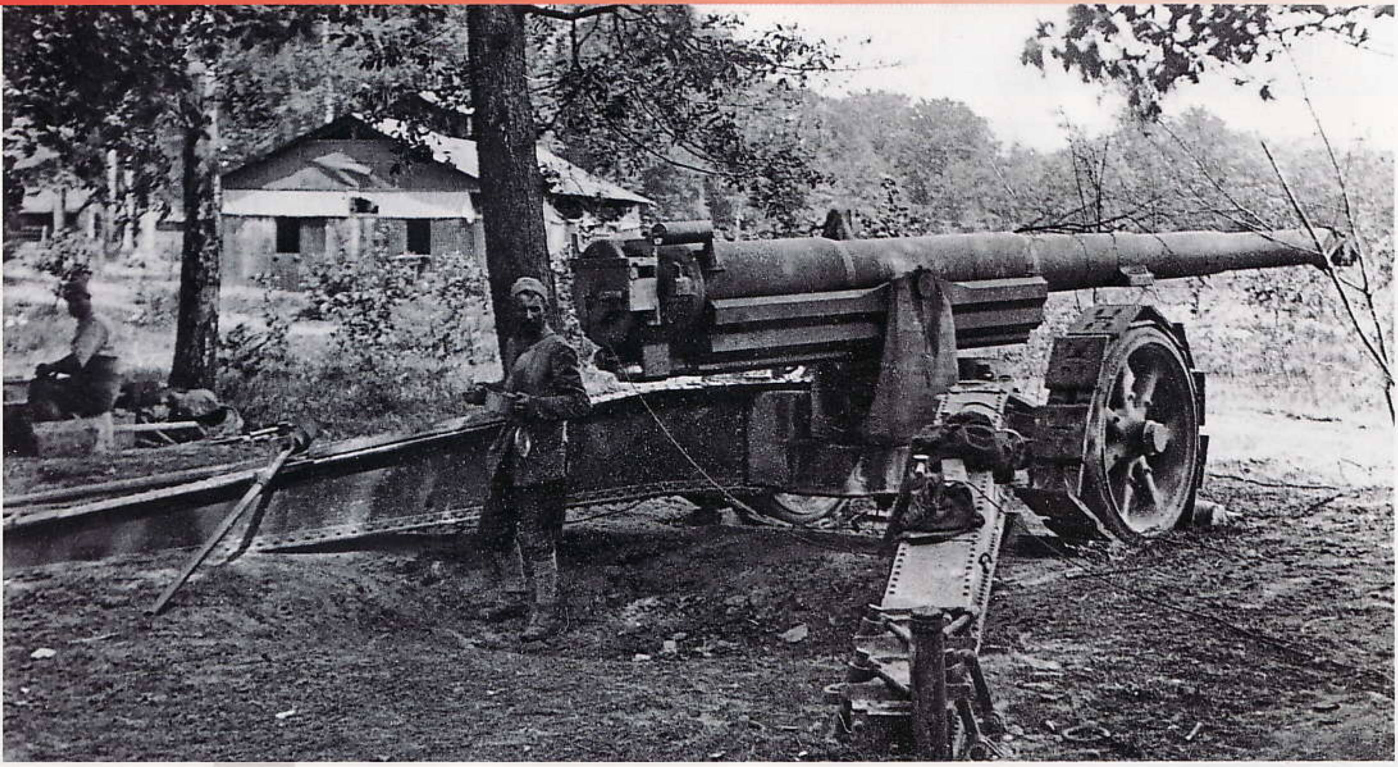
Je le vois, et je ne puis croire que c'est bien lui que je vois. Tout engin de manœuvre, tout mécanisme de pointage paraît absent. Pas de bruit, ni de grincement, aucune secousse, rien qui ne soit aisé à manier.

Il a poussé si loin le paradoxe qu'il semble revenu à la simplicité du premier âge : on dirait que c'est un canon tel qu'une imagination enfantine peut en concevoir un : un canon jouet.

Le frein, le récupérateur, le canon lui-même, tout l'ensemble paraît n'être autre chose qu'un bloc de métal blanc posé sur deux roues, avec deux longues jambes d'acier ouvertes derrière lui : un gros insecte ventru. Son organisme est aussi invisible que des entrailles : plus de saillies, plus de mécanisme apparent. L'infinie perfection qui le caractérise est toute dissimulée sous l'enveloppe que nous voyons seule, et qui lui sied si bien, aussi blanche, aussi puissante que la mort elle-même.

On pourrait définir le caractère de chacun des trois peuples par son matériel d'artillerie : l'Anglais, au sens pratique immédiat, qui ne cherche pas à polir son œuvre ; le Français, capable de pousser la perfection jusqu'à l'extrême, mais sachant jusqu'où il veut aller ; l'Américain, assez audacieux pour viser au plus haut du ciel, atteindre quelquefois une étoile incroyable ou s'y fixer, ou encore, vouloir la dépasser ; mais il retombe alors dans le vide insondable, en en riant. »

Artilleurs américains et leurs instructeurs français autour du « toy gun » en 1918. Le 155 GPF connaîtra aux États-Unis, sous le nom de « 155 mm Gun M1917 » une carrière presque aussi longue qu'en France. *(Coll. X via F. Vauvillier)*



Un 155 GPF en batterie à Saint-Léger-au-Bois (Oise), au printemps de 1918. La guerre de mouvement a repris ses droits, le nouveau canon Filloux s'y révèle bien adapté mais usera vite son tube par des tirs intensifs. Cependant le réalésage prévu en 164,7 mm ne sera jamais pratiqué. *(Coll. F. Vauvillier)*

besoin, d'avoir deux lignes de feu pour le jeu de tiroir.

Amplitude des bonds : la plupart d'une dizaine de kilomètres, atteignant parfois 14.

Commandement tactique exercé directement par le chef de corps qui, mieux que tout autre, sait ce qu'on peut demander à son personnel et à son matériel.

Ajouter comme élément du succès de l'opération : large réserve de fil téléphonique. »

Les opérations de 1918 coïncident avec une décision, logique dans son objet mais mal venue du fait du retour en force de la guerre de mouvement, de « *compression* » des RALT. L'objectif poursuivi[11] est d'économiser des états-majors en réduisant de six à quatre le nombre de groupes par RALT, sans changer le nombre de pièces (trois batteries par groupe au lieu de deux). S'agissant des RALT longs, l'on vise ainsi à obtenir :

– 7 RALT à 3 groupes de 155 GPF et 1 de 145
– 3 RALT à 2 groupes de 155 GPF et 2 de 145

La mesure de compression n'a été que partiellement réalisée mais, à l'armistice, elle a tout de même touché les deux tiers des groupes longs : le 11 novembre 1918, l'ALT totalise 58 batteries de 155 GPF (224 pièces avec déficits) réparties en 11 groupes à deux batteries (conservant leur numérotation en chiffres romains) et 12 groupes à trois batteries (provisoirement désignés A, B, C ou D) :

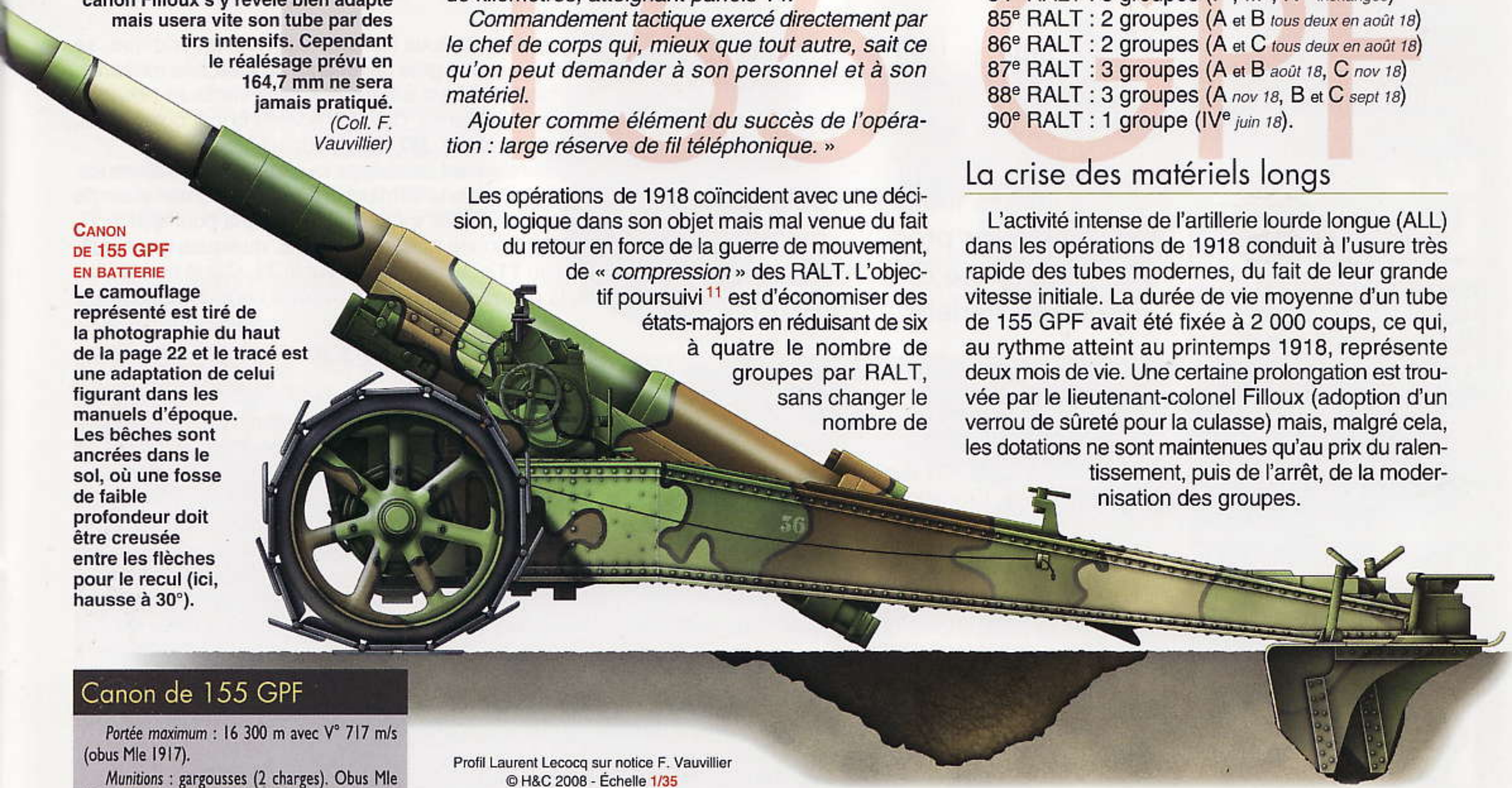
81e RALT : 3 groupes (Ier *inchangé*, B et D *sept 18*)
82e RALT : 3 groupes (Ier, IVe, VIe *inchangés*)
83e RALT : 3 groupes (Ier, IIIe, Ve *inchangés*)
84e RALT : 3 groupes (Ier, IIIe, IVe *inchangés*)
85e RALT : 2 groupes (A et B *tous deux en août 18*)
86e RALT : 2 groupes (A et C *tous deux en août 18*)
87e RALT : 3 groupes (A et B *août 18*, C *nov 18*)
88e RALT : 3 groupes (A *nov 18*, B et C *sept 18*)
90e RALT : 1 groupe (IVe *juin 18*).

La crise des matériels longs

L'activité intense de l'artillerie lourde longue (ALL) dans les opérations de 1918 conduit à l'usure très rapide des tubes modernes, du fait de leur grande vitesse initiale. La durée de vie moyenne d'un tube de 155 GPF avait été fixée à 2 000 coups, ce qui, au rythme atteint au printemps 1918, représente deux mois de vie. Une certaine prolongation est trouvée par le lieutenant-colonel Filloux (adoption d'un verrou de sûreté pour la culasse) mais, malgré cela, les dotations ne sont maintenues qu'au prix du ralentissement, puis de l'arrêt, de la modernisation des groupes.

En septembre 1918, à l'apogée du 155 GPF, 235 exemplaires sont aux armées alors que 173 tubes ont déjà été rebutés : ainsi, 408 bouches ont vu le feu, dont huit d'entre elles deux fois[12], la situation ne pouvant, ensuite, que s'altérer. Car, au-delà des 400 pièces de l'ALT, toute la production est réservée aux Américains jusqu'au printemps 1919.

Le chef d'œuvre de Filloux avait été reconnu. Trop peut-être. « *Qu'importe ! la partie est gagnée !* ». ■



CANON DE 155 GPF EN BATTERIE
Le camouflage représenté est tiré de la photographie du haut de la page 22 et le tracé est une adaptation de celui figurant dans les manuels d'époque. Les bêches sont ancrées dans le sol, où une fosse de faible profondeur doit être creusée entre les flèches pour le recul (ici, hausse à 30°).

Profil Laurent Lecocq sur notice F. Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

Canon de 155 GPF

Portée maximum : 16 300 m avec V° 717 m/s (obus Mle 1917).

Munitions : gargousses (2 charges). Obus Mle 1914, obus en acier Mle 1915 BGP (43,1 kg dont 7,2 kg d'explosif), obus FA Mle 1917 (44,85 kg dont 4,5 kg d'explosif).

Bouche à feu : rayée à droite, 38,2 calibres (l. rayée 29,8 cal.). Culasse à vis système Schneider.

Affût : tube reculant sur un berceau abritant frein et récupérateur hydropneumatique (analogue à celui du 75). Longueur du recul variant de 1,90 m à 1,10 m selon l'angle de tir. Berceau sur un petit affût à pivot central reposant sur un grand affût à flèches ouvrantes munies de bêches mobiles.

Pointage : en direction, 60°. En hauteur, 0° à + 35°.

Poids en batterie : 11 200 kg.

Transport : derrière tracteur, flèches réunies sur un avant-train (13 000 kg avec les bêches).

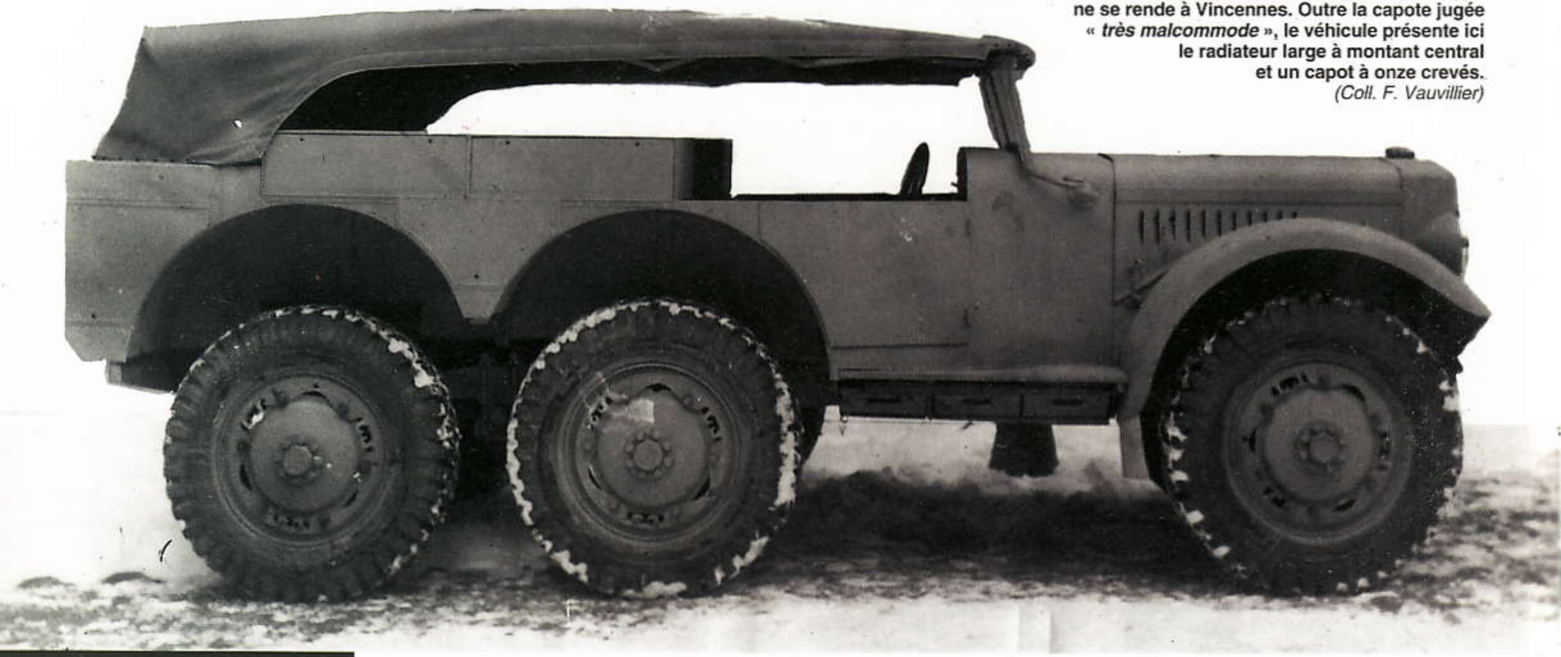
Cadence : 3 ou 4 coups/minute.

---

[11] Pour plus de détails, → *GBM 79 page 37.*

[12] Déclarées usées au début, elle ont été remises en service après réparation en usine.

François Vauvillier


L'élégante silhouette surbaissée du prototype M7 Z1, proposé comme tracteur de pièce de 47 mm AC. Nous sommes là devant la « *maquette de carrosserie* » présente lors de la première série d'épreuves à la commission de Vincennes. La neige visible sur les pneumatiques autorise à dater ces photographies constructeur de janvier ou février 1939, peu avant que le prototype ne se rende à Vincennes. Outre la capote jugée « *très malcommode* », le véhicule présente ici le radiateur large à montant central et un capot à onze crevés.
(Coll. F. Vauvillier)

L'INCONNU DANS LA MAISON

SITUER LE SUJET
dans son contexte :
traction du 47 antichar

1938-40 **Laffly W 15 T**
Tracteur six-roues (série)
Documentation de base :
Charge Utile* n° *23

1939-40 **Somua MCJ**
Tracteur semi-chenillé (adopté)
Documentation de base :
***L'Auto sous l'uniforme*, p. 201**

DANS CE NUMERO
1939 **Latil M7 Z1**
Tracteur six-roues (prototype)

1939-40 **FAR TT 3**
Tracteur six-roues (prototype)
Documentation de base :
***L'Auto sous l'uniforme*, p. 201**

Autant le Latil *M7 T1* à quatre roues motrices (➡ *GBM 79 et 80)* est célèbre et légitimement populaire auprès des amateurs malgré le petit nombre d'exemplaires produits, autant son grand frère à six roues apparaît obscur, mystérieux, insaisissable.

Cet état de fait tient à deux éléments : d'une part, l'arrivée extrêmement tardive du constructeur de Suresnes dans le domaine du tous terrains léger à six roues ; d'autre part le classement en *troisième urgence* finalement réservé au **M7 Z1** dans le programme de guerre des usines Latil. Examinons cela de plus près.

Latil et les six-roues à adhérence totale

Nous avons récemment brossé à très grands traits (➡ *GBM 79 page 8)* une esquisse de la gamme des véhicules à adhérence totale Latil.

Le premier des Latil à six roues motrices, le **TZ**, dérivé du *tracteur léger* **TL** à quatre roues motrices et directrices, naît en 1935 pour répondre à l'offensive des constructeurs de la *Mittel Europa* relayée par des brevets et licences accordés à deux [1] constructeurs français qui les portent assez vite au stade de la série : Lorraine, s'appuyant sur le système tchèque du châssis-poutre Tatra (➡ *GBM 74)*, et Laffly, utilisateur fort discret des brevets Hollos, licence Austro-Daimler (➡ *GBM 75)*.

Soulignons, à ce stade, que les véhicules à adhérence totale Latil ne doivent et ne devront rien aux brevets étrangers. Il est même curieux, dans l'ambiance de véritable *guerre commerciale ouverte* donnée par Laffly [2] à cette concurrence, que Latil n'ait pas mis l'accent sur cet argument.

Cela écrit, le Latil TZ est un véhicule aux proportions déjà imposantes et au moteur de 67 chevaux qui en font un « tracteur moyen ». Il n'est donc pas la réponse appropriée au défi lancé par le duo rival Lorraine-Laffly dans le domaine du tous terrains léger où, en pratique, se situent les plus gros gisements de marchés militaires. De fait, il manque à Latil un « *petit tracteur* », comme l'on dit à Suresnes. Celui-ci ne verra le jour qu'en 1938, sous les traits du **M7 T1** désormais bien connu.

Naturellement, ce dernier va être décliné en six-roues, suivant en cela la démarche propre au constructeur de Suresnes [3]. Mais s'il avait fallu dix ans pour que le **TL** de 1925 donne naissance au **TZ**, quelques mois suffiront au **T1** pour déboucher sur le **Z1**. Car le marché est là, la guerre proche et les besoins considérables.

Présenté comme tracteur de 47 antichar

Qu'en est-il du côté de l'utilisateur principal ? En 1937, l'adoption d'une pièce puissante destinée à doter les *batteries divisionnaires antichars* (BDAC), le 47 mm AC [4], entraîne la recherche d'un tracteur adéquat, de vitesse et puissance analogues à celles des tracteurs d'artillerie légère de campagne, mais « *à faible relief* » afin de pouvoir être utilisé à proximité immédiate de la ligne de feu, là où nichent les antichars.

Le 1er octobre 1937 est approuvé un *programme particulier* pour les prototypes tous terrains destinés à la traction du 47 mm (1 055 kg) ou de son caisson, fixant

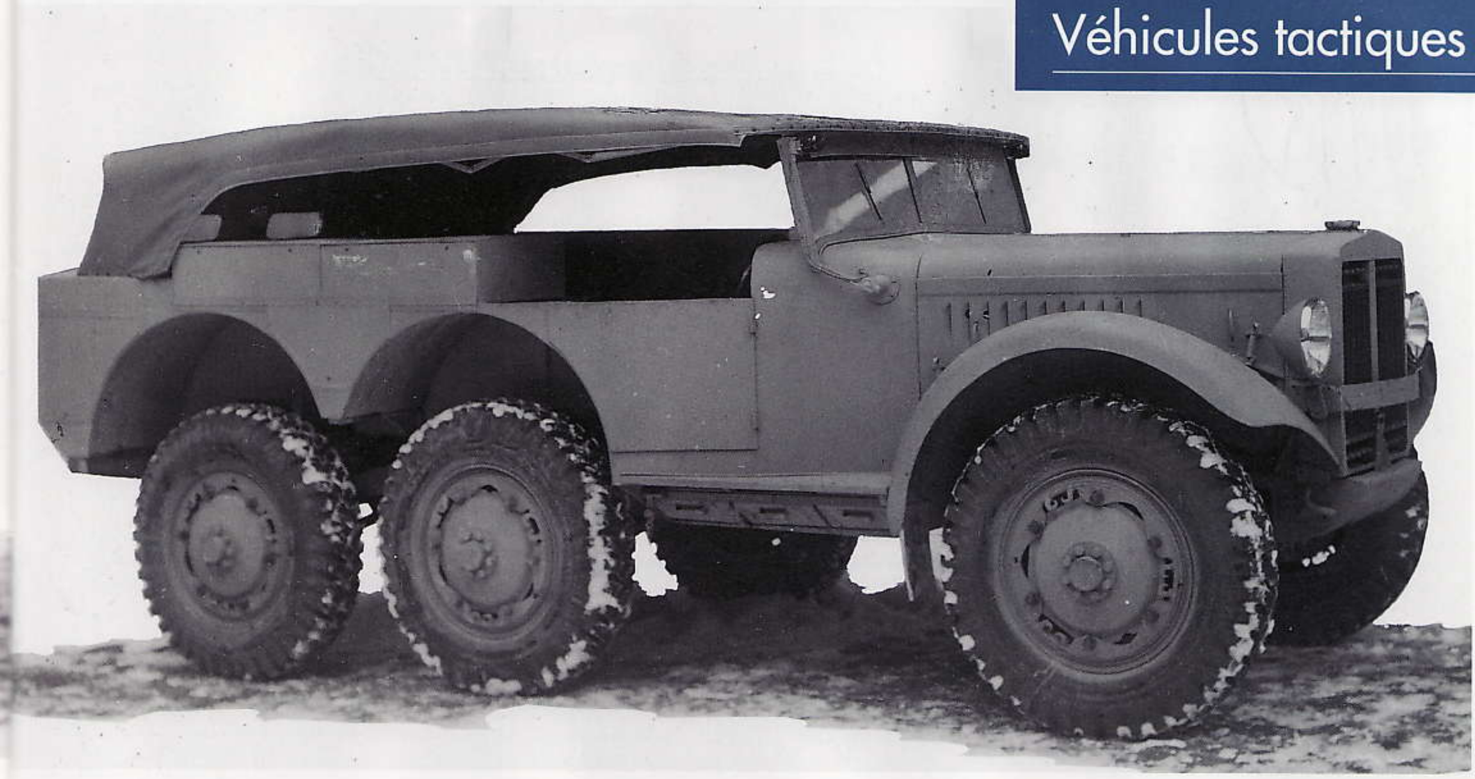
---

[1] Mentionnons aussi deux autres constructeurs français qui ne dépasseront pas le stade des prototypes : Willème (brevets Krupp) et Bernard (brevets Straussler). Ce foisonnement est dû aux évolutions techniques décisives du début des années trente en matière de véhicules tous terrains à roues, mais aussi à une volonté du ministère de la Guerre soucieux de pouvoir se procurer auprès des constructeurs nationaux divers types de six-roues dernier cri qui sont pour l'heure, il faut bien l'écrire, tous d'origine étrangère.

[2] Dans tous ses catalogues depuis 1935, Laffly « *démonte* » littéralement le système Tatra en soulignant ses inconvénients. Par ailleurs, Laffly rejette en bloc d'une phrase dédaigneuse « *les véhicules Steyr, Daimler, Mercedes, Rohr, Adler, DKW, Krupp* » dont le système « *doit tout de suite être éliminé* ». Surprenante publicité comparative *(➡ catalogue complet disponible actuellement en fac-similé cadeau d'abonnement à GBM)*. Mais jamais l'on ne verra Laffly attaquer publiquement Latil.

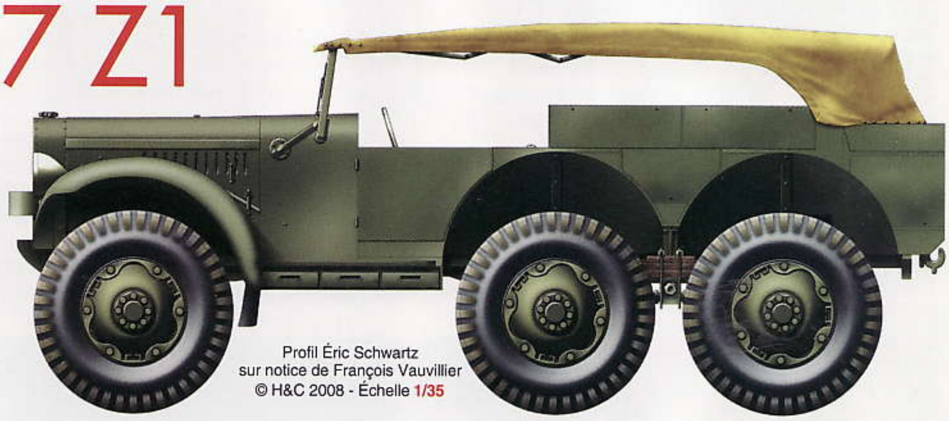
[3] Laffly fait l'inverse, débutant par un six-roues dont il dérive un quatre-roues (le S 15 ayant suscité le R 15, le W 15 donne le V 15).

[4] Le canon de 47 mm antichar modèle 1937 fera très prochainement l'objet d'une étude de fond dans GBM.



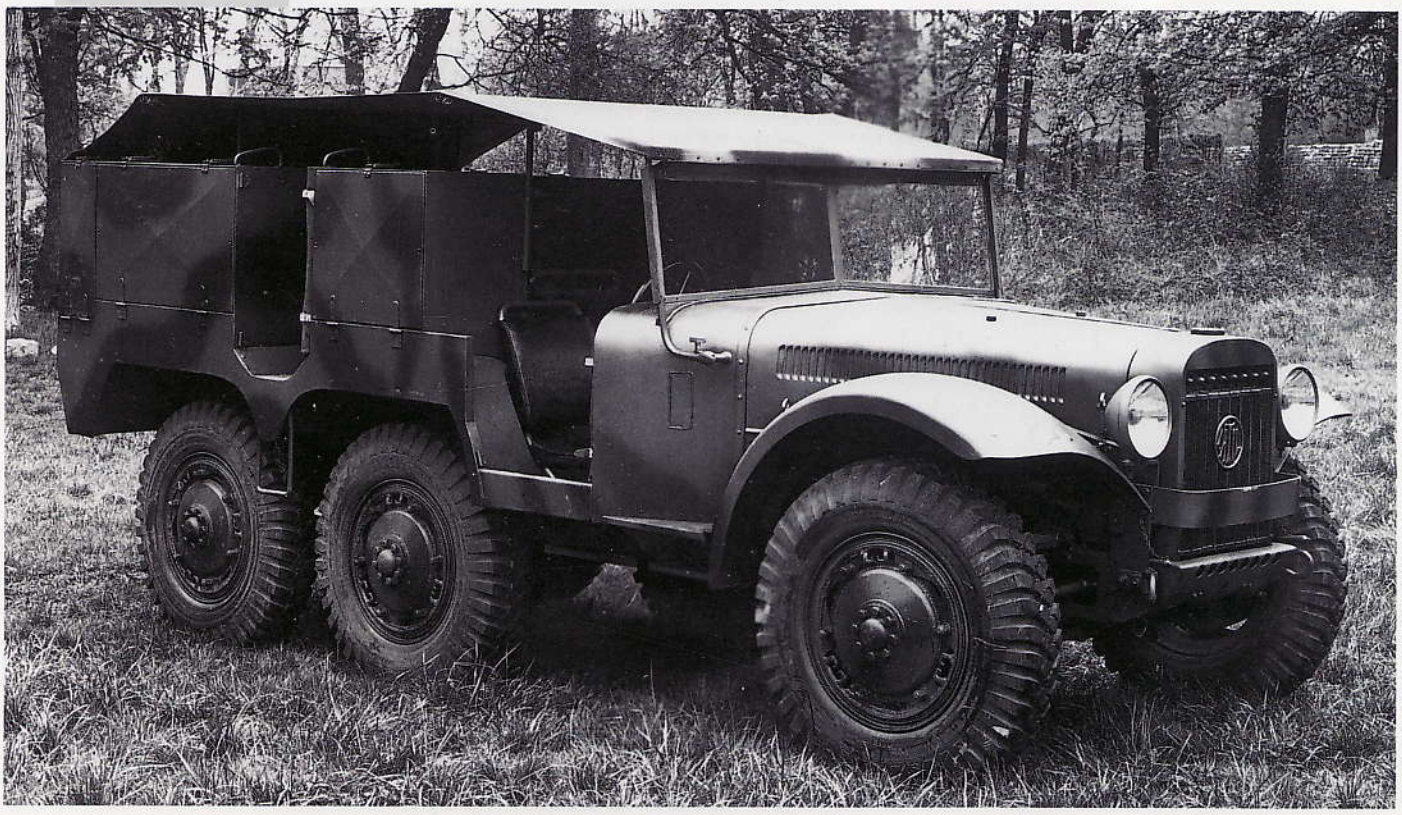
, LE LATIL M7 Z1

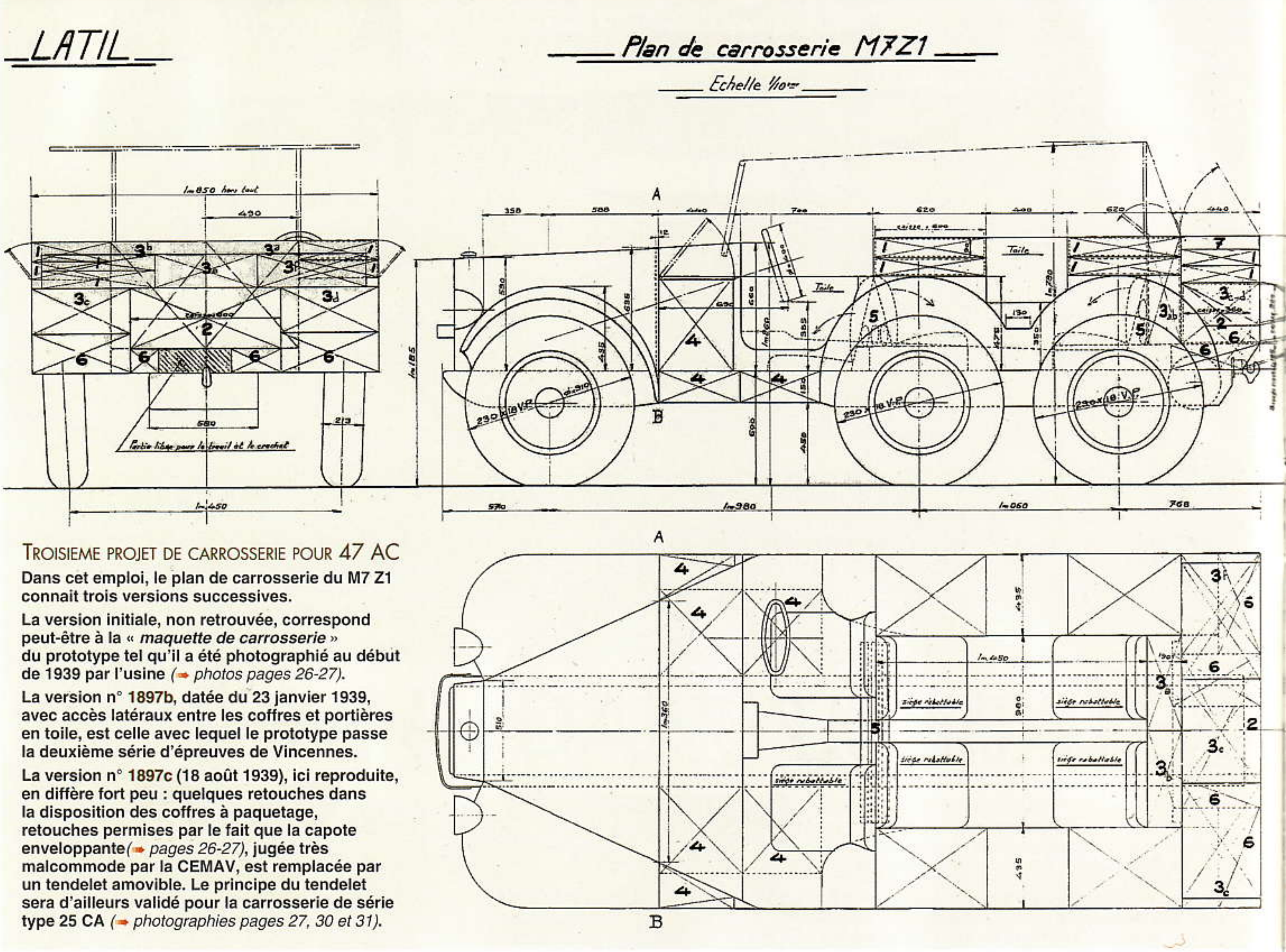
Prototype Latil M7 Z1 tracteur de 47 AC
Ici dans sa présentation initale avec « *maquette de carrosserie* », le prototype se caractérise principalement par la forme semi-circulaire de ses logements de roues arrière.
Le véhicule, peint en uni, est supposé du nouveau ton « gris vert » (notice du 16 août 1938) qui doit servir de sous-couche aux taches de camouflage.



Profil Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

Le premier Latil M7 Z1 de série, avec sa carrosserie spécifique pour canon de 25 CA, photographié au printemps 1940. *(Coll. F. Vauvillier)*





TROISIEME PROJET DE CARROSSERIE POUR 47 AC

Dans cet emploi, le plan de carrosserie du M7 Z1 connait trois versions successives.

La version initiale, non retrouvée, correspond peut-être à la « *maquette de carrosserie* » du prototype tel qu'il a été photographié au début de 1939 par l'usine (➡ *photos pages 26-27*).

La version n° 1897b, datée du 23 janvier 1939, avec accès latéraux entre les coffres et portières en toile, est celle avec lequel le prototype passe la deuxième série d'épreuves de Vincennes.

La version n° 1897c (18 août 1939), ici reproduite, en diffère fort peu : quelques retouches dans la disposition des coffres à paquetage, retouches permises par le fait que la capote enveloppante (➡ *pages 26-27*), jugée très malcommode par la CEMAV, est remplacée par un tendelet amovible. Le principe du tendelet sera d'ailleurs validé pour la carrosserie de série type 25 CA (➡ *photographies pages 27, 30 et 31*).

le cahier des charges : 50 km/h en pointe et 35 de moyenne, hauteur maximum (capote et pare-brise rabattus) 1,30 m, garde au sol 30 cm minimum, transport de six hommes dont le conducteur avec armes et paquetages et de dix caisses à munitions à quatre coups, puissance 12 ch/t, poids total en charge 4 t.

Plusieurs véhicules vont concourir à ce titre. C'est tout d'abord, au printemps 1938, le tracteur de ravitaillement **Lorraine 37 L** entièrement chenillé et blindé ; mais cet engin ne répond pas aux données du programme, sauf à se projeter dans le futur des grandes unités cuirassées (➡ *GBM 80 page 46*). En revanche, les suivants sont tous conformes : le **Laffly W 15 T** présenté à l'automne 1938, puis les **Latil M7 Z1**, **Somua MCJ** et **FAR TT 3**, tous trois [5] présentés en 1939.

Le prototype Latil aux essais

L'étude du six-roues léger Latil remonte — et c'est logique — à la diffusion du programme du 1er octobre 1937 auprès des industriels intéressés. Et, le 9 mai 1938, le ministère de la Guerre fait part de sa décision de mettre en commande un prototype suivant l'avant-projet qui lui a été présenté par Latil [6].

Le prototype se présente à la commission d'expérimentation du matériel automobile de Vincennes (CEMAV) au cours du premier trimestre 1939 : « *le tracteur Latil pour matériel de 47 dénommé M7 Z1 est dérivé du tracteur Latil à quatre roues motrices M7 T1* [...]. *Les différences essentielles entre ce nouveau tracteur et l'ancien* [son aîné de quelques mois à peine] *réside dans l'adjonction d'un troisième train de roues* [...].

Les roues avant sont comme sur le M7 T1 motrices à volonté et directrices, les roues intermédiaires et arrière sont toujours motrices ; cependant les roues intermédiaires et arrière d'un même côté ont leurs débattements rendus dépendants par un balancier pivotant autour d'un axe solidaire du châssis ».

Les organes mécaniques sont communs aux deux véhicules, avec quelques nuances. Ainsi, le moteur du prototype M7 Z1 est réglé pour atteindre 2 600 tr/mn (2 200 sur le M7 T1) afin d'obtenir un gain de puissance de cinq chevaux environ [7], et il est assorti de trois différentiels au lieu de deux. La puissance du treuil est portée à 2 500 kg (1 500 sur le M7 T1) mais « *la présence de cet accessoire* [jugé encombrant] *ne paraît pas s'imposer sur un tracteur de 47* ».

Comparé à son principal concurrent le Laffly W 15 T, « *les deux tracteurs ont approximativement les mêmes cotes d'encombrement et le même poids : la caisse du Latil est un peu moins large, il est aussi moins long par suite de l'absence des roues de franchissement* ». L'on sait que Latil n'utilisera jamais les « *roulettes* » bien qu'elles soient à l'époque très en cour auprès des milieux militaires techniques français.

Quant aux épreuves de roulement, elles se déroulent en deux séries — le prototype ayant nécessité entretemps un renforcement de son châssis — avec deux types de charges en remorque : un exemplaire

Tracteur léger pour canon de 25 CA Latil M7 Z1

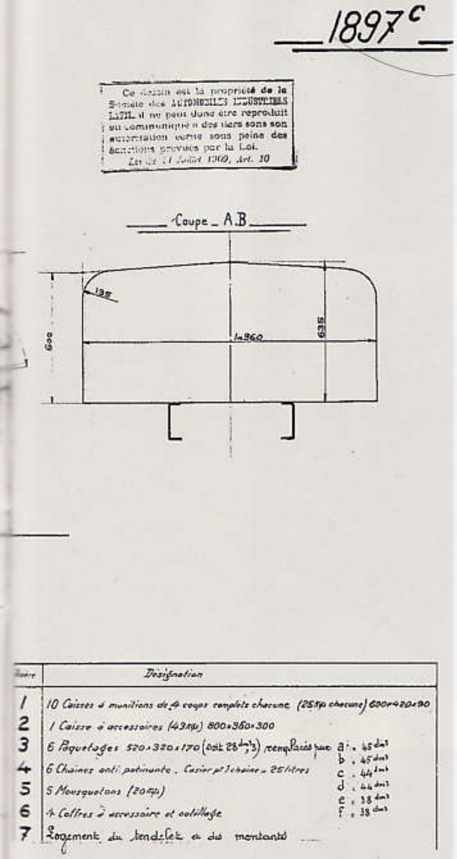
Moteur : Latil M7, 4 cylindres 85 x 120 de 2 724 cm^3
Puissance maximum : 50 ch à 2 200 tours/mn
Nombre de vitesses : 2 x (4 + AR)
Poids mort en ordre de marche : 3 400 kg
Charge utile : 1 150 kg
Empattement : 1,98 m
Voie : 1,45 m
Garde au sol : 0,32 m
Longueur : 4,25 m
Largeur hors-tout : 1,90 m
Hauteur (débâché) : 1,57 m
Vitesse maximum : 50 km/h
Autonomie sur route (proto) : 285 km environ (réservoir et nourrice totalisant 80 l, consommation moyenne sur route 28 l aux 100 km)

---

[5] Mentionnons aussi une version à six roues du Bernard TT 4 et un tracteur six-roues Saurer, dont un prototype de chaque est commandé en automne 1938. Seul le second cité sera brièvement présenté à la commission de Vincennes fin 1939.

[6] Ce débouché de tracteur léger d'artillerie n'est pas le seul auquel pense Latil pour son M7 Z1. Il est question, dans une note usine de mars 1939, d'une « *voiture de reconnaissance* » (terminologie de l'armée de l'air), qui indiquerait donc l'existence à Suresnes d'un avant-projet de VLTT à six roues.

[7] Le constructeur annonce 56 ch (au lieu des 50 ch du M7 T1) et s'engage même à en tirer 59. Cependant, une fiche technique sommaire de début 1940 établie par Latil et décrivant le futur véhicule de série tracteur de 25 CA, s'en tient aux 50 ch initiaux.

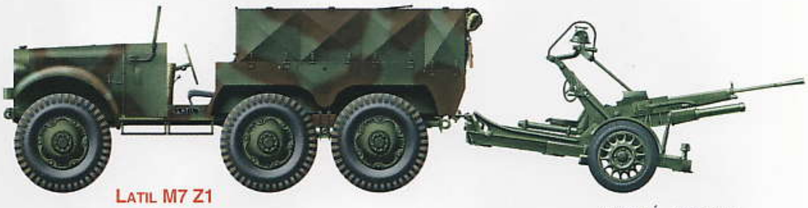


Ce dessin est la propriété de la Société des AUTOMOBILES INDUSTRIELS LATIL il ne peut donc être reproduit ou communiqué à des tiers sans son autorisation écrite sous peine des sanctions prévues par la Loi.
Loi du 14 Juillet 1909, Art. 10

Repère	Désignation
1	10 Caisses à munitions de 4 coups complets chacune (25 Kg chacune) 600×420×90
2	1 Caisse à accessoires (43 Kg) 800×350×300
3	6 Paquetages 520×320×170 (soit 28 dm³) remplacés par a : 45 dm³ b : 45 dm³
4	6 Chaines anti patinante . Casier pr chaine = 25 litres c : 44 dm³ d : 44 dm³
5	5 Mousquetons (20 Kg) e : 38 dm³
6	4 Coffres à accessoire et outillage f : 38 dm³
7	Logement du tendelet et des montants

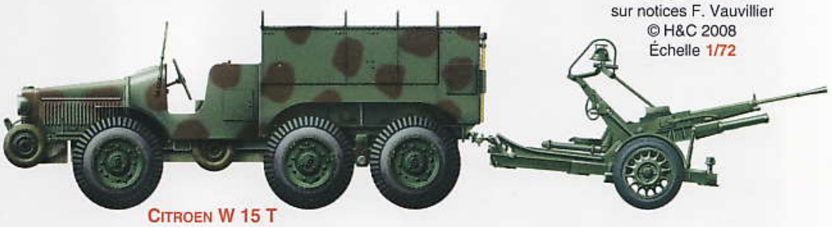
Plan constructeur reproduit au 1/35.

Cette représentation à la même échelle des deux six-roues Latil et Laffly met en évidence l'approche différente du mode de franchissement des coupures à bords francs : alors que Latil entend mordre l'obstacle par sa roue motrice positionnée très en avant du véhicule, Laffly l'aborde nez au vent avec ses roulettes. Le système Laffly est jugé supérieur par les expérimentateurs.



Latil M7 Z1

Profils É. Schwartz
sur notices F. Vauvillier
© H&C 2008
Échelle 1/72



Citroen W 15 T

LES DEUX TRACTEURS CONCURRENTS DANS LE MEME EMPLOI : TRACTION DU 25 CA

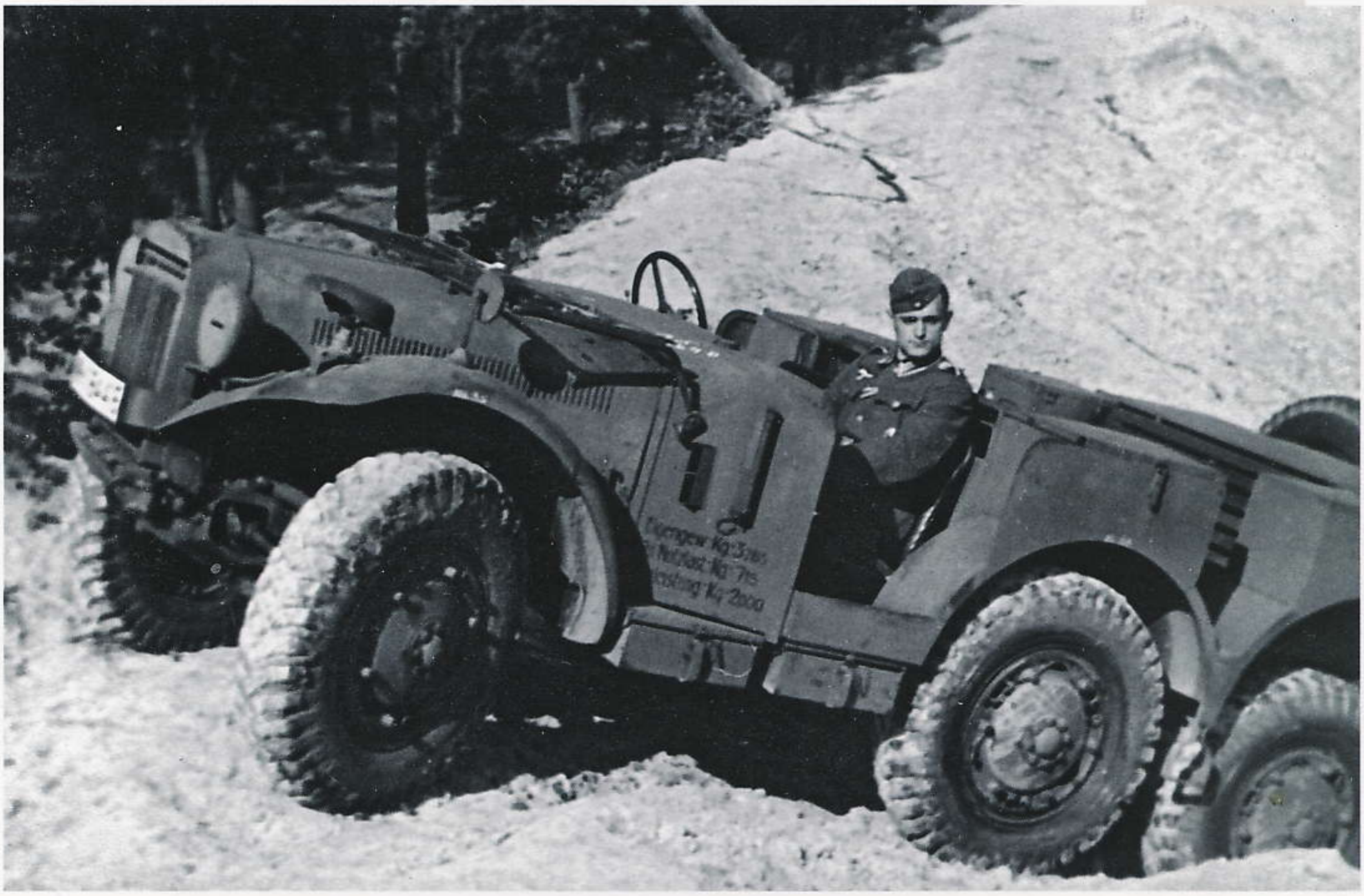
Tous deux issus du programme du tracteur léger de faible relief pour canon de 47 antichar (1er octobre 1937), les six-roues Latil et Laffly font l'objet, le 17 septembre 1939, d'une « *demande de mise en commande immédiate* » de 500 exemplaires chacun dans l'emploi de tracteur pour canon de 25 CA, avec une carrosserie spécifique « *qui fera l'objet d'une lettre ultérieure* » (18 octobre 1939), notablement plus haute que celle prévue pour le 47 AC. S'agissant du W 15 T, la version pour 25 CA qui devait sortir chez Hotchkiss sera finalement assurée par Citroën, sous licence Laffly mais avec un moteur de Traction avant.

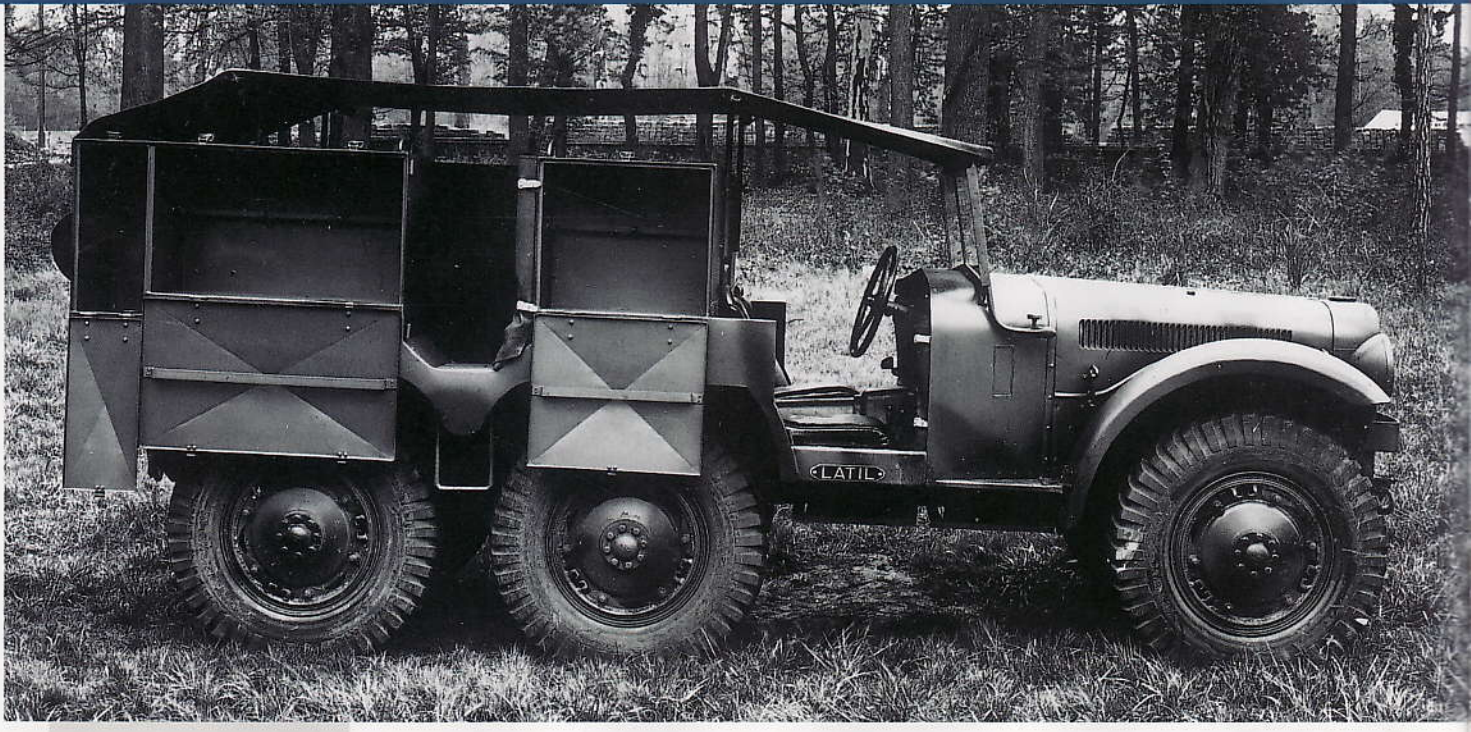
du canon de 47 AC modèle 1937 (1 055 kg) et une remorque lestée à 1 200 kg figurant le futur 47 AC modèle 1939 triflèche. Aucune photographie n'existe hélas, à notre connaissance, du passage du Latil M7 Z1 à la commission de Vincennes.

Dans son rapport, bouclé à une semaine de l'aggression allemande contre la Pologne, la CEMA rend un jugement mesuré : le nouveau Latil à six roues satisfait certes aux conditions du programme mais « *l'organisation actuelle de la carrosserie lui donne une capacité de transport et des possibilités d'accès trop justes.* ».

Ses performances sont notées plus favorablement : « *comparé au tracteur Laffly W 15 T destiné à la traction du même matériel, le tracteur Latil M7 Z1 consomme moins de carburant (28,5 litres contre 33 pour le Laffly) mais sa vitesse moyenne est plus faible (38 au*

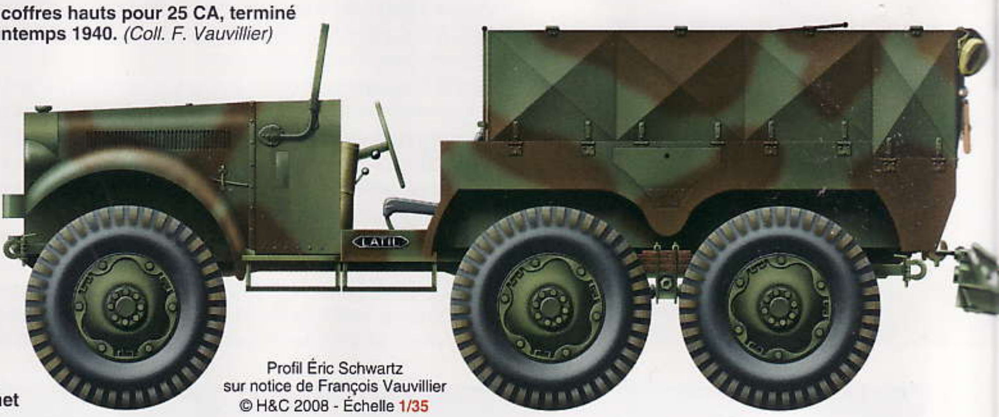
Ce Latil M7 Z1 Beute (butin, en allemand) a de quoi surprendre, indépendamment de la rareté même du châssis. Sa carrosserie, bien qu'elle semble obéir par certains détails à un cahier des charges d'outre-Rhin (le phare Notek qui a remplacé notre Guicherd, la roue de secours et les banquettes en bois), ressemble fortement à celle représentée sur le plan de 1939 des usines Latil que nous publions ci-contre. L'avant du véhicule laisse tout aussi perplexe : il présente les ailes très échancrées et la découpe inférieure des flancs de capot très incurvée des premiers M7 T1 de série, alors que ces détails n'apparaissent sur aucune des quelques photos connues de M7 Z1 français. S'agirait-il du prototype remanié destiné au 47 AC français, puis retouché à nouveau, plus tard, sous directives allemandes ?
(Coll. Pascal Danjou)





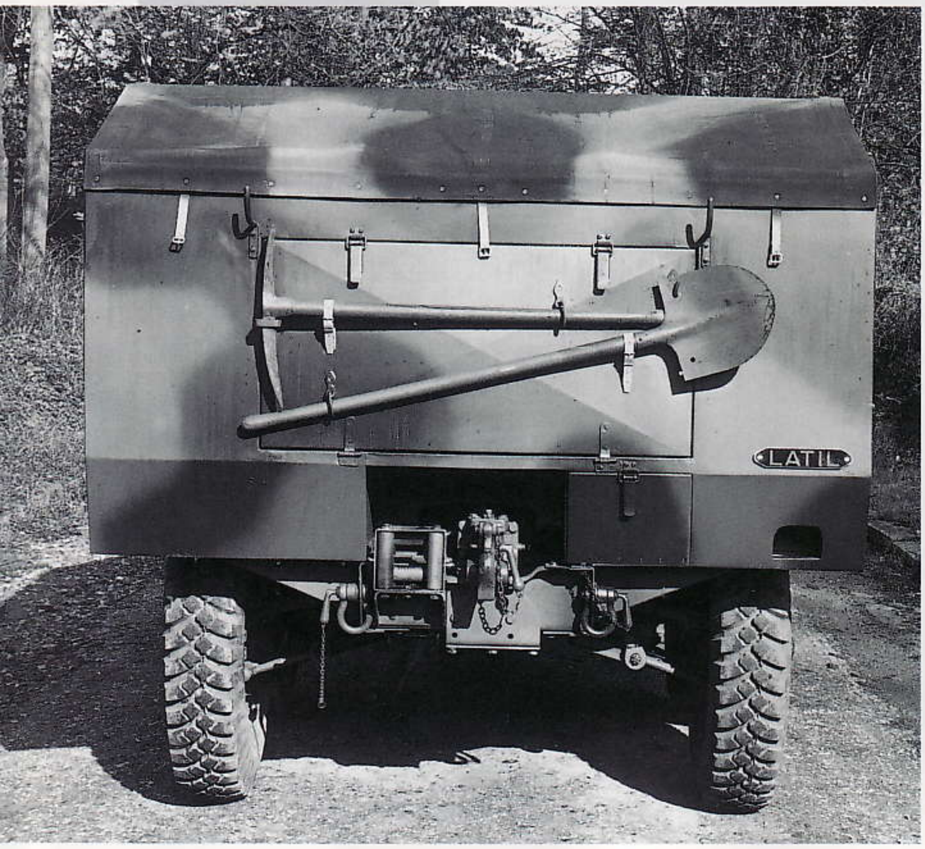
Le premier Latil M7 Z1 de série, avec sa carrosserie à coffres hauts pour 25 CA, terminé et camouflé, prêt à recevoir son numéro matricule, printemps 1940. *(Coll. F. Vauvillier)*

TRACTEUR DE 25 CONTRE AVIONS LATIL M7 Z1
Le véhicule de série se caractérise par une série de coffres latéraux accueillant les caisses de munitions de 25 CA, les paquetages et le lot de bord (ici, coffres à chaînes encore absents). Il a reçu le classique camouflage Latil en deux tons. Aucune indication de numéro matricule n'a pu, à ce jour, être retrouvée.



Profil Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

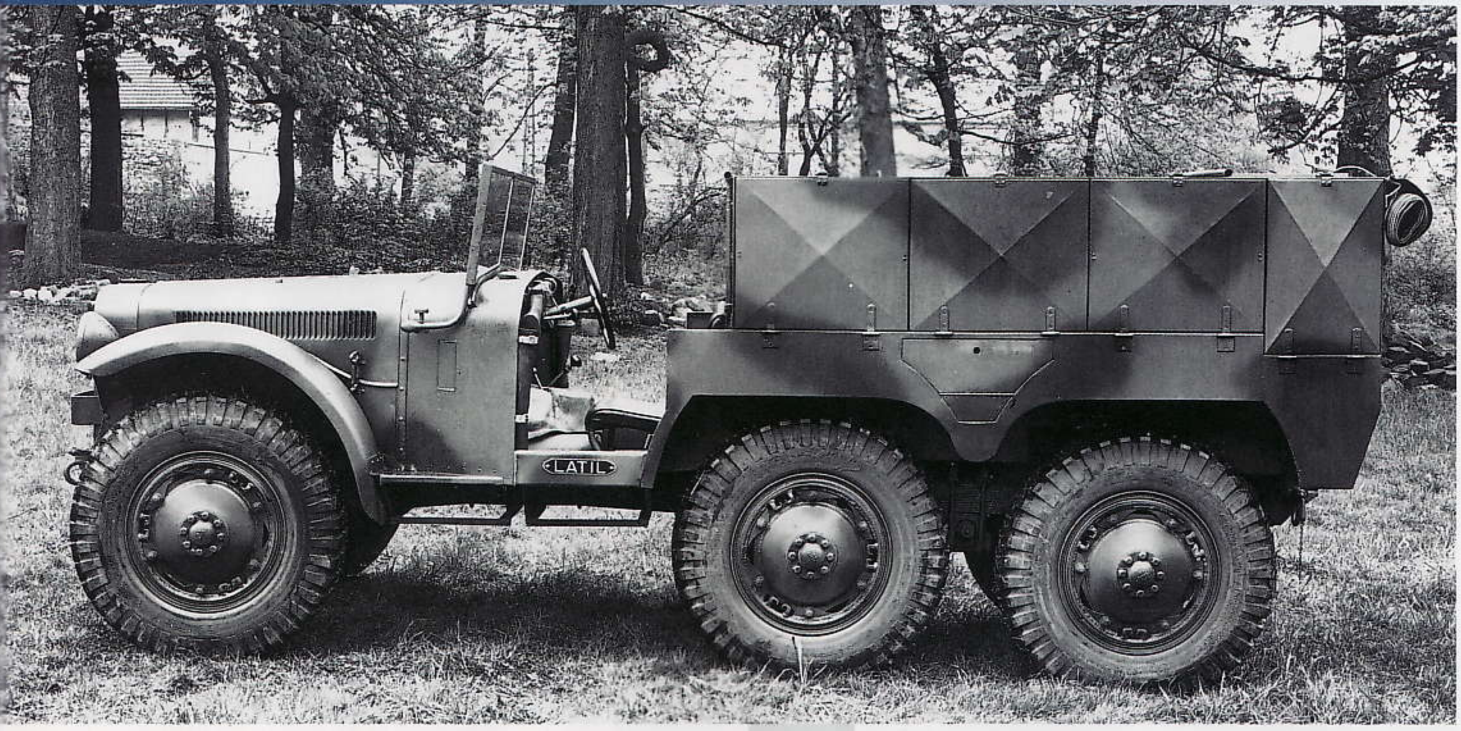
Sur la porte du coffre situé à l'arrière du véhicule sont arrimés les deux outils faisant partie (avec une hache portée à plat sous le tendelet) du lot de bord réglementaire des véhicules militaires français : la pelle (comportant deux trous dans le fer pour le crochet d'attache), et la pioche. *(Coll. F. Vauvillier)*



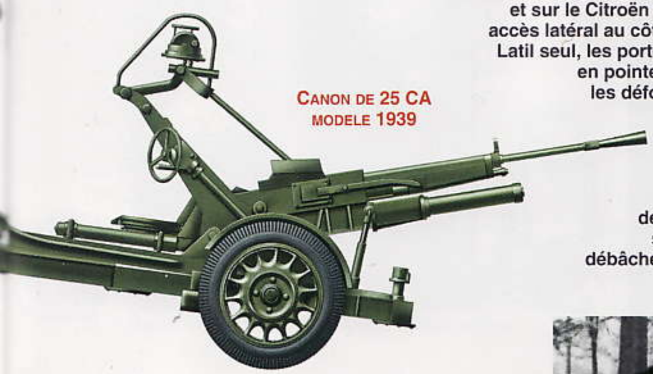
lieu de 40), malgré une vitesse maximum plus élevée (54,5 au lieu de 50) et une vitesse en côte plus forte (par exemple 10 % : 18 km/h pour le Latil, 14 à 15 km/h pour le Laffly) et cela en raison des différences de qualité d'accélération des deux véhicules.

Le tracteur M7 Z1 est maniable, bien suspendu, la direction est douce. [Ses] *possibilités hors des routes* [...] *sont bonnes pour un tracteur six-roues, bien que le débattement des roues soit faible, le confort offert est suffisant, la visibilité est médiocre.* [...] *Comparé au tracteur Laffly W 15 T, il donne des résultats à peu près semblables, sauf pour le passage de certains obstacles comme les tranchées à bords francs où il est handicapé par l'absence de petites roues de franchissement.* » Toujours nos fameuses roulettes !

Dans les trois derniers paragraphes de sa conclusion, le rapporteur de la CEMA indique que « *le prototype de tracteur Latil M7 Z1 satisfait suffisamment aux conditions de recette pour pouvoir être acquis par l'État* ». Puis, dépassant la question de la carrosserie inadéquate et les multiples améliorations techniques et mécaniques de détail demandées comme toujours en pareil cas, il conclut par cette phrase : « *Lorsque les améliorations énumérées plus haut seront réalisées, le châssis du tracteur Latil M7 Z1 muni d'un moteur ayant effectivement une puissance maximum de 55 ch à 2 600 tr/mn présentera des qualités suffisantes de résistance et d'aptitude aux évolutions sur route et en terrain varié, pour servir à la construction d'un tracteur tous terrains d'artillerie capable de porter une charge utile de 900 kg et de remorquer un matériel pesant approximativement 1 200 kg.* » (CEMA Vincennes, 24 août 1939)



La carrosserie spéciale à coffres hauts pour 25 CA se retrouve à peu près semblable sur le Latil M7 Z1 et sur le Citroën W 15 T, avec notamment son accès latéral au côté droit seulement. Mais chez Latil seul, les portes de coffres sont embouties en pointe de diamant, afin d'en limiter les déformations. Les spécifications de cette carrosserie n'ont, hélas, pas été retrouvées à ce jour. L'on sait seulement que, chez Latil, sa hauteur dépasse de 24 cm celle prévue sur la version 47 AC (hauteur débâchée : 1,57 m au lieu de 1,33 m). *(Coll. F. Vauvillier)*



CANON DE 25 CA
MODELE 1939

Antichar non, antiaérien oui

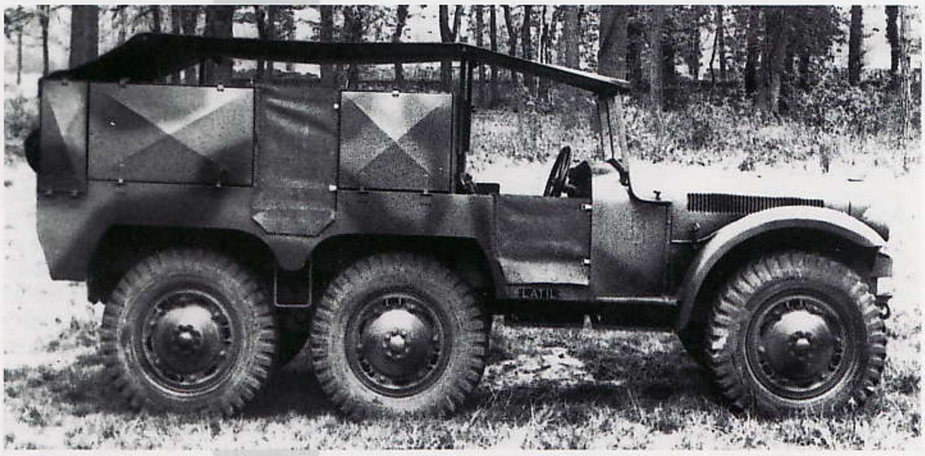
Ainsi, la question du nouveau tracteur léger six-roues à faible relief devient de portée générale. Puis la guerre éclate, il faut poser le problème en termes industriels, *choisir et donc renoncer*. Suivant la règle chère à l'artillerie, deux modèles (seulement) sont retenus pour la traction du 47 antichar, l'un à six roues, l'autre semi-chenillé : les Hotchkiss (Laffly) W 15 T et Somua MCJ. *Exit* le FAR TT 3 qui du reste n'a pas encore commencé ses essais, et *exit* aussi notre six-roues Latil.

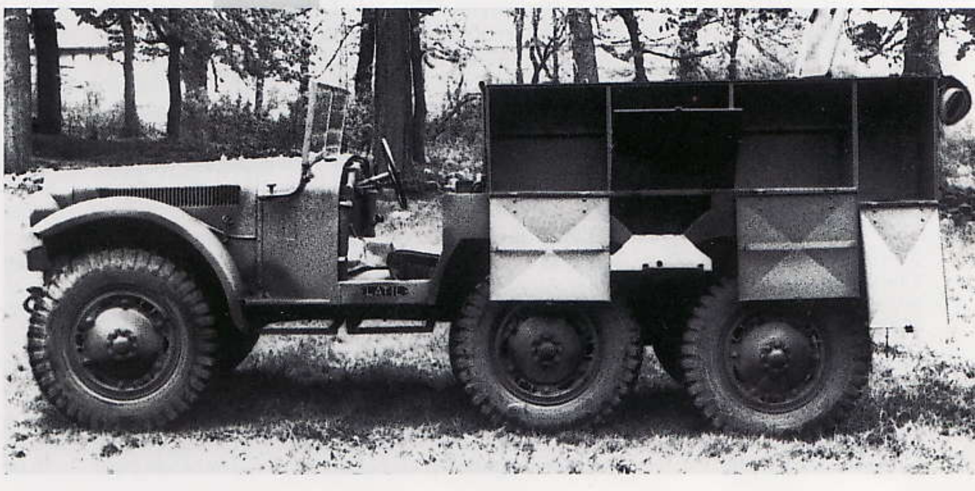
Du moins pour le 47 antichar, car le Latil M7 Z1, une fois corrigés les défauts inévitables du prototype, est un excellent véhicule à qui l'on va assigner un autre rôle, la traction du canon de 25 antiaérien (modèle 1938 : 1 100 kg ; modèle 1939 : 1 150 kg).

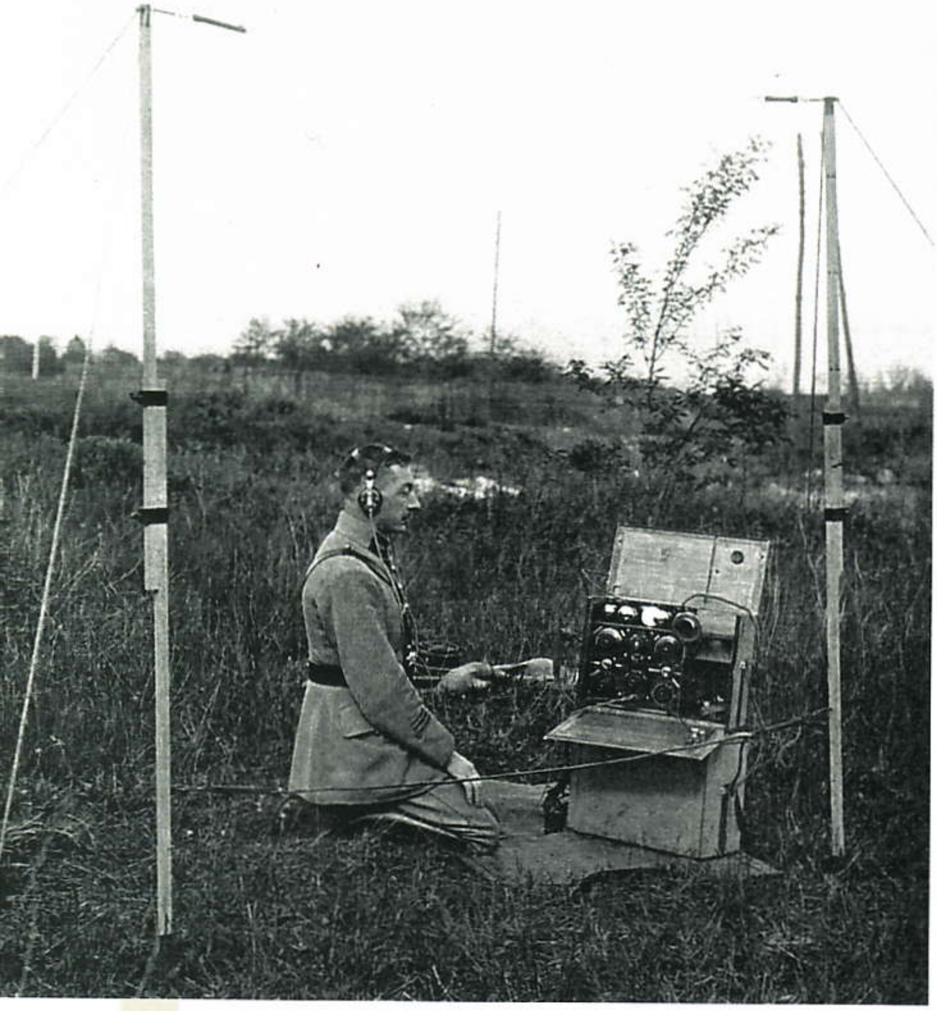
Il en est commandé 500 ex. le 17 septembre 1939 (marché 10 Pr/Gn). Les premiers ne sont attendus que pour avril 1940 car le M7 Z1 a été classé, « *en raison des difficultés rencontrées par la maison Latil pour adapter ses fabrications aux commandes de régimes* » (16 octobre 1939), en troisième et dernière urgence des tracteurs tous terrains.

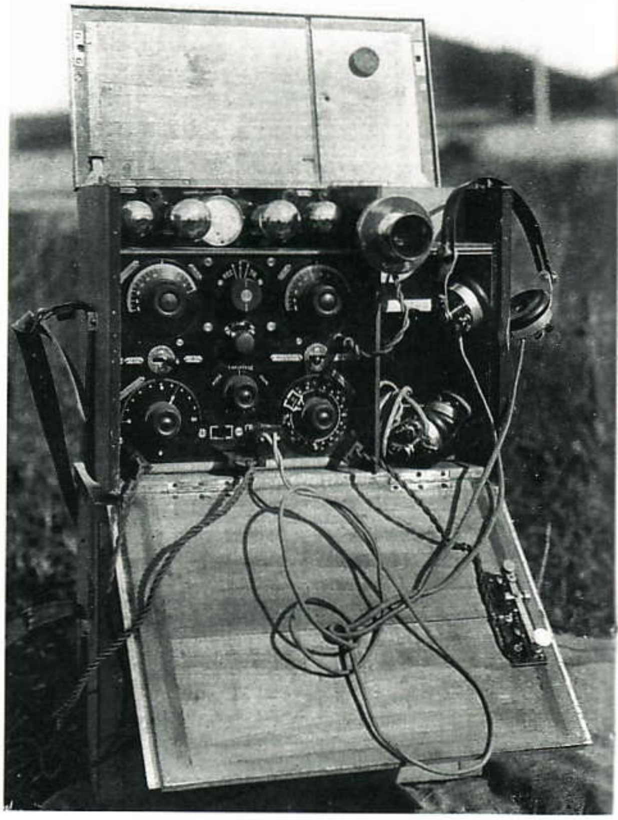
Le 21 décembre, modification de programme : la commande est portée à 650 ex. et l'on espère, au ministère de l'Armement, gagner un mois sur le démarrage des fabrications : les 10 premiers sont attendus en mars, puis 100 en avril et 110 par mois de mai à septembre 1940. En janvier 1940, les usines Latil revoient ces prévisions avec un peu plus de réalisme, en tablant sur une montée lente et progressive : toujours 10 en mars, mais 20 en avril, 30 en mai, 40 en juin, 50 en juillet et 60 les mois suivants. La fabrication du M7 Z1 doit ensuite cesser après le 650^e car, avec le développement escompté du programme W 15 T chez Citroën, son homologue Latil ne se justifie plus.

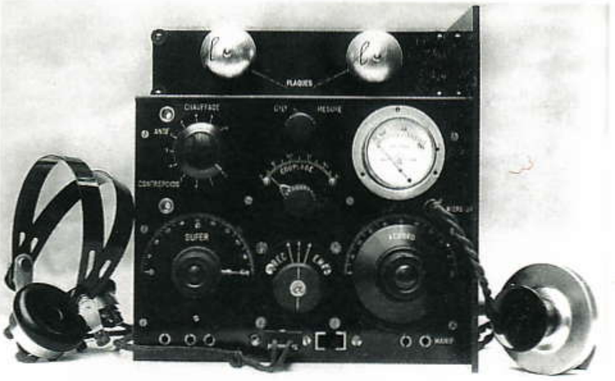
Quant à la sortie effective du six-roues M7 Z1, elle est, hélas, brisée dans l'œuf du fait des retards : le 31 mai 1940, 3 exemplaires sont en carrosserie, 2 en retouche, 2 aux essais. Une dizaine, peut être, pourra participer aux derniers jours de la campagne. ■











ER 22 : LA PAROLE EST DONN

Aimé Salles

chef de projet
IRMA
(Inventaire Radios Militaires Anciennes)
irmaproject@free.fr

Ci-dessus à gauche.
L'un des six postes prototypes E 22 (premier type) aux essais à Bourges en 1926. *(DR)*

En haut de la page à droite.
Vue rapprochée du poste prototype E 22 (premier type) essayé à Bourges en 1926. *(DR)*

En dessous.
L'un des quatre postes prototypes E 22 (second type) également mis à l'essai à Bourges à la fin de 1926 : les deux lampes sont utilisées alternativement en émission et en réception et l'ondemètre a été supprimé. L'on se rapproche ici du futur ER 40. *(DR)*

Nous avons évoqué à plusieurs reprises, dans GBM 76, 78 et 79, le programme arrêté le 2 février 1925, résultat d'une commission créée en 1922 et présidée par le général Ferrié, le « père des transmissions ».

Ce programme définit pour l'armée de terre — y compris l'aviation qui dépendait encore d'elle à cette époque — la nature des matériels de transmissions dont il convient de lancer les développements. Le programme donne la priorité à l'étude d'un émetteur-récepteur destiné à l'infanterie et à l'artillerie, devant fonctionner dans la gamme 100 à 200 m en télégraphie et peser moins de 35 kg. Ce cahier des charges donnera naissance à l'**ER 17** *(➡ GBM 76 page 26)*.

Cependant dès le démarrage de cette étude, l'infanterie fait valoir que cet appareil n'était pas adapté aux communications des échelons les plus avancés, en particulier à l'intérieur des bataillons pour lesquels une plus grande légèreté et la téléphonie étaient exigées. Cette première faille au programme principal donnera lieu à l'**ER 40**. D'autre part, les artilleurs font valoir la nécessité de disposer d'un poste pouvant communiquer entre groupe d'artillerie et observatoire(s) associé(s). L'exigence pour cette liaison qui véhicule pour l'essentiel des informations à « *consommation immédiate* », connues généralement de l'ennemi (et pour cause puisqu'il s'agit de communiquer le plus souvent ses positions) porte sur la rapidité et la fiabilité des échanges. Là aussi, la téléphonie est donc réclamée haut et fort par les artilleurs. Comme il est hors de question de prendre le risque d'offrir aux transmetteurs des futurs réseaux ER 17 la possibilité éventuelle de « *parler dans le poste* » (c'eut été un aménagement technique tout à fait réalisable sur l'ER 17), comme enfin la portée d'un ER 40 s'avèrerait bien trop insuffisante, une seconde faille donnera naissance à l'**ER 22**.

Issus d'une souche commune, ER 17 et ER 22 vont suivre un cursus de développement dans lequel des premières réalisations prototypes vont très vite, dès 1926, être expérimentées. Ces premières réalisations donnent lieu à des appareils assez différents dans leur conception. Les difficultés budgétaires du moment (la France se reconstruit et n'aspire qu'à la paix) et par ailleurs le faible effectif des équipes techniques (les « savants » mobilisés pendant la guerre ayant été rendus à la vie civile) ont à l'évidence concouru à la recherche entre les deux appareils d'une standardisation des techniques employées et des réalisations qui en seront déduites. Dans ce cadre, l'**ER 12**, qui est lui aussi inclus dans le programme initial, mais dont le développement sera lancé un peu plus tardivement, sera soumis à la même règle. Dans les trois cas la disponibilité d'une version stabilisée interviendra avec retard pour les raisons précitées au début des années trente.

La famille des ER 22

Un an après le dépôt du programme, des premiers appareils sont proposés pour expérimentation. À l'évidence les sept années d'après guerre ayant précédé ce dépôt ont permis d'engranger des pré-études innovantes qui n'attendaient qu'un feu vert de réalisation. Ensuite, la famille sera développée au rythme mais surtout à la hauteur des faibles budgets accordés.

L'E 22 de 1926

Il s'agit de la réalisation initiale. Un premier lot de six prototypes est réalisé par la télégraphie militaire et est soumis à la commission de Bourges pour expérimentation. La commission proposera de nombreuses modifications, un second lot (novembre 1926) de quatre nouveaux prototypes sera fourni la même année pour répondre à son attente. Cette nouvelle version sera jugée plus facile d'emploi, plus robuste et mieux adaptée aux fréquences les plus élevées.

Ces prototypes, comme le futur ER 22, fonctionnent en télégraphie modulée (A2) et en téléphonie (A3). En A2, la vieille recette utilisée sur l'émetteur portable à étincelles du type PP 3 de 1916 est reconduite, la modulation est obtenue par un manipulateur « vibrant ». Ils travaillent dans une gamme ondes courtes 30 à 100 m (un peu plus étendue que l'ER 22), cinq blocs interchangeables sont nécessaires pour couvrir la gamme. Ils s'appuient en émission et en réception sur un montage symétrique Mesny bien adapté aux OC (réduction des capacités parasites). Dans le premier lot, les lampes émission et réception sont différentes (deux lampes EI en émission et deux lampes Radio Micro en réception). Dans le second lot, les deux lampes (EI) sont utilisées alternativement en émission et en réception. La réception utilise deux techniques nouvelles, la « superréaction » et les piles amorçables.

ÉE AUX ARTILLEURS

La possibilité d'utiliser une fréquence différente en émission et en réception, ainsi que l'intégration d'un contrôleur d'ondes, semble avoir fait débat puisque cette facilité d'exploitation et ce dernier dispositif seront supprimés dans le second lot.

Globalement ces prototypes préfigurent plus l'ER 40 (montage Mesny, lampes émission et réception communes, superréaction) que l'ER 22. Ils n'en affirment cependant pas moins l'ancrage de la téléphonie. Les artilleurs ont gagné, ce n'est pas encore le cas pour tout le monde (➠ *encadré ci-contre*).

L'ER 22 de 1929

Un modèle est en expérimentation en 1929. Il couvre la gamme 30 à 80 m. Point remarquable pour l'époque, la réception est du type à changement de fréquence. Le récepteur est constitué d'une lampe bigrille et de trois lampes à faible consommation. Ce prototype n'a pas été homologué.

L'ER 22 modèle 1931

Nous nous rapprochons ici très près de ce que sera le modèle final (modèle 1934), au moins du point de vue de sa présentation générale. Il se distingue cependant immédiatement des modèles suivants par la présence d'un bouton supplémentaire sur le bord au milieu gauche de la façade.

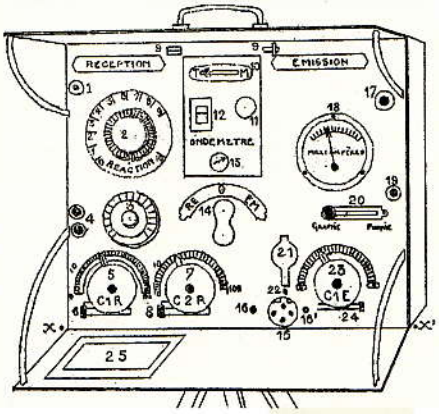
Comme le modèle final, il fonctionne dans la gamme 60 à 120 m mais, pour couvrir la gamme complète en émission, il convient d'ouvrir le poste pour positionner un boîtier selfs à sabots dans l'une des trois sous-gammes (PO/ MO/GO). Comme celui-ci, il offre les deux modes télégraphie modulée (A2) et téléphonie (A3) mais aussi télégraphie pure (A1, les purs et durs de la télégraphie ont à nouveau frappé). Son alimentation ne fait appel qu'à des piles (sèches ou amorçables).

Le schéma de l'émetteur est à deux lampes (montées en // en A1, une utilisée en oscillatrice l'autre en modulatrice dans le cas A2/A3). Le récepteur n'utilise pas la technique de la superréaction des modèles prototypes. Celle-ci est jugée comme nuisant à la sélectivité, amplifiant les signaux parasites, inconfortable pour les opérateurs (bruit important) et enfin nuisible par son rayonnement aux autres appareils de TSF situés à proximité. Il présente deux étages accordés (ce qui explique la présence d'un bouton supplémentaire par rapport au futur modèle 1934). Son schéma est peu courant avec un étage amplificateur hétérodyne suivi d'une détectrice à réaction et d'un amplificateur basse fréquence.

Les leçons de l'expérimentation de 1926 ont payé puisqu'un seul type de tube est employé, le GO3 U. Cette dénomination cache probablement le nom commercial (sans doute Grammont) de la lampe TM 2 (nouvelle triode à consommation réduite).

L'ER 22 modèle 1932

Ce modèle intermédiaire se distingue visuellement des modèle 1931 et 1934 par le fait que son commutateur central, sous l'ondemètre, est à quatre positions et qu'il présente deux bornes d'antenne et deux bornes de contrepoids. En effet, si la possibilité d'émettre en émission et en réception sur deux fréquences différentes n'avait pas été retenue en 1926 à l'issue des premières expérimentations, l'idée est d'offrir sur ce



Avec l'ER 22 MODÈLE 1931, l'on se rapproche très près de ce que sera le modèle final (1934) au moins du point de vue présentation générale. Il se distingue cependant immédiatement des modèles suivants par la présence d'un bouton supplémentaire sur le bord au milieu gauche de la façade. Le récepteur est de conception très différente des modèles suivants. *(Coll. A. Salles)*

La téléphonie sans fil, ce n'est pas gagné !

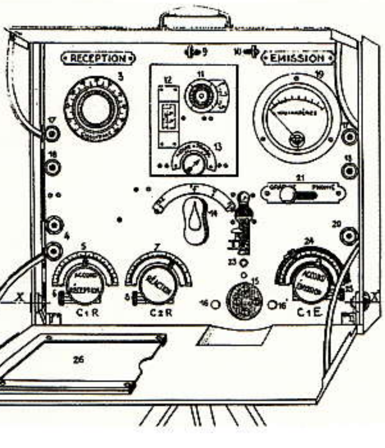
Dans un document de 1928 intitulé *Remarques diverses concernant les tendances actuelles de la TSF aux armées*[1], l'on trouve cette remarque : « *Il faudra s'opposer énergiquement à l'expansion exagérée de la téléphonie sans fil et refuser catégoriquement l'emploi, même aux unités qui croiraient légitime d'en réclamer l'usage.*

Dans l'état actuel de cette science et en raison des brouillages et des interférences, non seulement possibles mais pratiquement inévitables, il importe d'être extrêmement sévère dans le dosage et la répartition des postes. Par exemple, dans l'artillerie, seuls paraissent pouvoir être dotés les observatoires avancés, voisins de l'infanterie, là où toute liaison par fil est impossible et où il est difficile, pour la transmission de certains renseignements, de se contenter de la télégraphie.

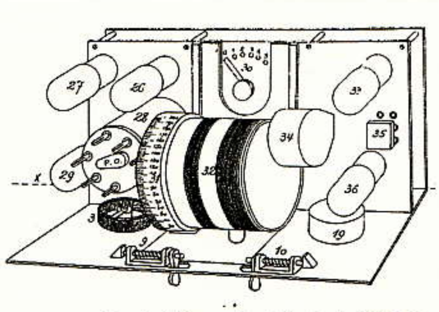
Cette utilisation, même très réduite, est contestée par certains officiers — du service du « chiffre » par exemple — qui, en raison des inévitables indiscrétions commises par téléphone, demandent qu'au front la téléphonie sans fil soit prohibée d'une façon absolue. Il semble que ce soit là une opinion excessive car, dans certains cas, il serait regrettable de se priver de ce précieux moyen de liaison, lorsque tout autre est impossible. »

---

[1] Note émise par la commission d'expériences de Bourges qui avait été chargée des essais des postes radiotélégraphiques à ondes courtes E 22.

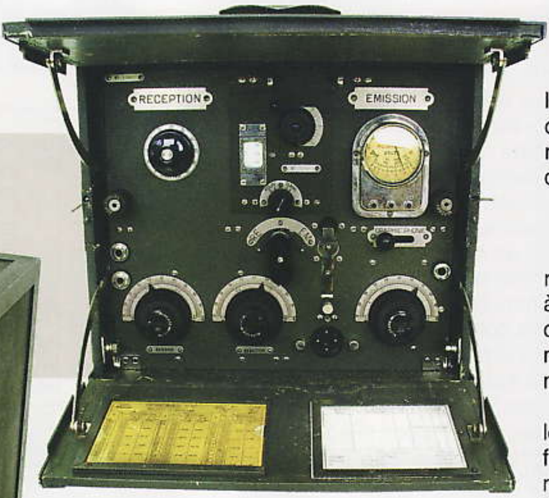


L'ER 22 MODÈLE 1932, modèle intermédiaire, se distingue visuellement des modèle 1931 et 1934 par le fait que son commutateur central sous l'ondemètre est à quatre positions et qu'il présente deux bornes d'antenne et deux bornes de contrepoids. Il fonctionne en duplex. Ce mode ne sera pas retenu sur les modèles suivants. *(Coll. A. Salles)*



Vue intérieure du châssis de l'ER 22 modèle 1932. On distingue le commutateur à plots pour le réglage de la self d'antenne. *(Coll. A. Salles)*

MODÈLE DE LA RADIOTÉLÉGRAPHIE MILITAIRE
POSTE ÉMETTEUR RÉCEPTEUR ER 22
MARCHÉ N° 20
POSTE N°



L'ER 22 MODELE 1934, aboutissement de la filiation de l'ER 22 et matériel de série utilisé en 1939-1940. Son aspect général est rigoureusement identique à celui du modèle précédent, à l'exception du fait qu'il est équipé d'un appareil de contrôle (rond ou rectangulaire) à quatre échelles de mesure. En haut, le même ER 22 modèle 1934 présenté coffre fermé, et le détail de son étiquette.
(Coll. M.G.)

modèle un fonctionnement en duplex, c'est-à-dire de pouvoir émettre et recevoir sur deux fréquences différentes et en même temps (en utilisant deux antennes séparées). On voit ici une nouvelle pression des artilleurs pour tenter d'obtenir avec la radio un mode d'exploitation comparable à celui existant sur une liaison téléphonique filaire. Le commutateur central comprend donc une position arrêt, une position émission et une position réception (ces deux dernières positions étant utilisées en mode simplex normal, qui est conservé, où il convient de commuter manuellement le passage de l'émission à la réception), mais aussi une position « D » (pour duplex) permettant d'exploiter le poste sans commutation E/R. Il semble cependant que cette facilité, qui fera son chemin, sera peu exploitée compte tenu du peu de longueurs d'ondes disponibles (mais probablement aussi par le découplage insuffisant entre les circuits émission et réception).

L'émetteur couvre la gamme de fréquence avec un jeu de selfs unique, cependant une self d'antenne à plots (six) est rajoutée pour permettre une meilleure adaptation de l'antenne. Bizarrement le commutateur reste interne au poste. À cette exception près, l'architecture de l'émetteur reste celle du modèle précédent. Quant au récepteur, il reprend une architecture plus classique, une détectrice à réaction suivie de deux étages basse fréquence.

L'ER 22 modèle 1934

C'est le modèle final de l'ER 22. Son aspect général est rigoureusement identique au modèle précédent, à l'exception du fait qu'il est équipé d'un appareil de contrôle (rond ou rectangulaire) à quatre échelles de mesure (réglage HF et contrôle des trois tensions d'alimentation).

Les artilleurs ont dû céder un peu de terrain puisque le mode duplex (peu au point et gourmand il est vrai en fréquences) n'est pas reconduit. La télégraphie pure non modulée (A1) est cependant enterrée puisque, pour fonctionner dans ce mode, il est nécessaire d'ouvrir le poste et de supprimer la lampe modulatrice. L'émission dans ce mode se fait alors à demi-puissance (une seule lampe oscillatrice) par rapport au modèle 1932. Le mode télégraphie modulée (A2) reste, quant à lui, accessible par simple commutation (« graphie/phonie »).

L'intérêt principal de ce modèle est l'apport dans son unité collective d'une alimentation par machine à main adaptée à l'ER 22 qui devient la source d'alimentation principale (l'utilisation d'une machine ER 17, bien que non intégrée dans l'unité collective, était cependant possible avec les modèles précédents), l'alimentation par piles étant employée en secours. L'alimentation par machine à main, outre bien sûr l'autonomie qu'elle offre, permet par une tension d'alimentation HT plus importante que par la boîte à piles, d'obtenir une puissance d'émission supérieure. Il est vrai cependant que le poids de l'unité collective se trouve augmenté de plus de 11 kg et que la qualité de la téléphonie (piaulement) peut en souffrir (le moteur humain pouvant présenter des irrégularités de puissance dans l'entraînement de la machine).

Principales caractéristiques de l'ÉMETTEUR RÉCEPTEUR ER 22

	ER 22 modèle 1931	ER 22 modèle 1932	ER 22 modèle 1934
Émetteur			
Architecture	Auto-oscillateur et modulateur		
Gamme	Environ de 60 à 120 m (gradué 0-100)		
Sous-gammes	3 PO/MO/GO obtenues par déplacement d'un boîtier selfs à sabots à l'intérieur du coffret	Couverture continue de la gamme sans commutation	
Mode	A1, A2, A3 Commutation A1/A2 par barrette interne au boîtier		A1, A2, A3 (A1 obtenu par suppression de la lampe modulatrice)
Modulation A 2	700 à 800 Hz		
Lampes	A1 : 2 x GO3 U oscillatrices montées en // A2/A3 : 1 x GO3 U modulatrice, 1 x GO3 U oscillatrice	A1 : 2 x TM 2 oscillatrice / A2/A3 : 1 x TM 2 modulatrice, 1 x TM 2 oscillatrice	A1 : 1 x TM 2 oscillatrice / A2/A3 : 1 x TM 2 modulatrice, 1 x TM 2 oscillatrice
Self d'accord antenne	non	Réglable à 6 plots (réglage à l'intérieur du coffret)	
Alimentation BT et HT	BT : 4 V – HT : 150 V	BT : 4 V – HT : 150 V	BT : 4 V – HT : 150 à 250 V
Récepteur			
Architecture	Amplificatrice hétérodyne, détectrice à réaction, amplificateur BF	Détectrice à réaction suivie de 2 amplificateurs BF	
Gamme	Environ de 60 à 120 m (gradué 0-100)		
Sous-gammes	2 PO/GO obtenues par déplacement d'un boîtier selfs à l'intérieur du coffret pouvant prendre deux positions		
Tubes	3 x GO3 U	3 x TM 2	3 x TM 2
Alimentation BT et HT	BT : 4 V, rhéostat de réglage HT : 80 V	BT : 4 V, rhéostat de réglage HT : 80 V (détectrice) et 150 V (amplis BF)	BT : 4 V, rhéostat de réglage HT : 120 à 150 V
Ensemble			
Fonctionnement	à l'alternat	à l'alternat ou en duplex	à l'alternat
Appareil de contrôle	1 échelle (réglage HF)		3 échelles (régl. HF et contrôle tensions)
Antenne réglementaire	unifilaire horizontale 10 m avec descente d'environ 4 m. Perches haubanées et à hauteur réglable de 1,5 à 2,5m		
Contrepoids	Câble isolé de 10 m sur le sol	Câble isolé de 8,5 m sur le sol	
Source alimentation	Boîte à piles : BT : sèche/amorçable, prises 4,5/6/7,5 V HT : amorçable 150 V avec prise 75 V (réception) Possibilité machine à main ER 17 (non fournie UC)	Boîte à piles : BT : sèche/amorçable à prises 4,5/7,5 V HT : amorçable 150 V avec prise 75 V (détectrice réception)	Boîte à piles (secours) : BT : comme le modèle 1932 HT : amorçable 150 V RM 20-150 **Machine à main ER 22 :** HT émission 250 V BT avec accu 4 V en tampon, HT réception par pile 120 V
Portée (terrain moyennement accidenté)	Alimenté par piles, antenne à 2,5 m : 10 km en A1 ; 5 km en A3		Alimenté machine à main ; comparable mle 1932 en A1, un peu supérieure en A3
Dimensions hors-tout	Poste : longueur 365 mm, hauteur 360 mm, profondeur 205 mm		
Poids	Poste : environ 12 kg – Boîte à piles : environ 11 kg		
Poids unité collective	Environ 45 kg en 4 charges		56,5 kg (dont 11,6 pour la machine à main) en 4 charges

L'ER 17-22 (➡ *tous détails GBM 76 page 33)*

Lancée bien trop tardivement, sa production de série n'est pas encore engagée à l'armistice de juin 1940 (seuls 200 prototypes existaient à cette date). Cet appareil est destiné à remplacer l'ER 17 et l'ER 22. Il couvre en deux sous-gammes la gamme des deux appareils précédents, et fonctionne en télégraphie pure (A1) ainsi qu'en téléphonie (A3). L'ER 17-22 est, comme tous les appareils de cette dernière génération, un appareil moderne qui aurait été en mesure de remplacer efficacement l'ER 17 et l'ER 22.

Description de l'ER 22 modèle 1934

Le poste

La mise en boîte, assez réussie, est caractéristique des appareils du type ER 12 et ER 17 issus du même programme. Il s'agit d'une réelle et première tentative de normalisation, d'abord de présentation visant à réduire le coût des études mais aussi le temps de prise en main par les opérateurs de l'ensemble de ces appareils, ensuite des composants mécaniques ou électriques pour réduire le coût de production.

Comme sur l'ER 12, le boîtier de l'ER 22 est en bois renforcé par des cornières métalliques (l'ER 17 se présentant le plus souvent sous la forme d'un boîtier en duralumin). Ce boîtier est non étanche (même pas au ruissellement). Il est muni d'une poignée sur le dessus pour son transport. Il s'ouvre sur l'avant par deux volets. Le volet supérieur forme auvent, alors que le volet inférieur est utilisé comme tablette (il supporte le tableau d'étalonnage et le tableau de repérage des réseaux auxquels le poste peut être intégré).

La platine avant pivote après pression sur deux verrous et donne accès aux organes internes du poste pour sa maintenance mais aussi, ce qui est moins bien, dans certains cas pour son exploitation. La disposition des organes sur la face avant est conçue avec soin. À droite se trouvent les organes d'émission, à gauche ceux de réception et au centre un tiroir ondemètre monté sur glissières, un commutateur « RE-EM » (émission/réception), un manipulateur extractible et une prise d'alimentation à quatre broches.

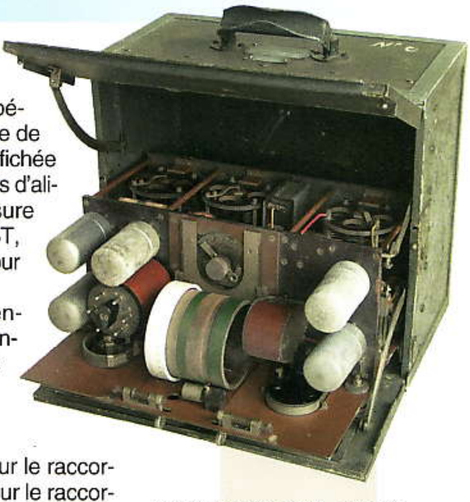
Les commandes de réception en face avant comprennent en bas le réglage de la longueur d'onde, le réglage du niveau de réaction et en haut le réglage de la tension de chauffage des tubes. Les réglages de longueur d'onde et de la réaction utilisent des boutons démultiplicateurs entraînant chacun une aiguille sur un cadran en demi-lune gradué de 0 à 100. Ces réglages peuvent être verrouillés (petit bouton concentrique sur le bouton de réglage).

Côté émission, l'on distingue en bas un démultiplicateur de réglage de la longueur d'onde (d'un modèle identique à celui de la partie réception), au-dessus un commutateur pour le choix du mode « graphie/phonie » et enfin dans le coin supérieur un galvanomètre permettant le réglage de la longueur d'onde de l'émetteur sur celle affichée à l'ondemètre et aussi la mesure des tensions d'alimentation du poste (trois échelles de mesure accessibles par poussoirs : « 5 V » pour la BT, « 150 V » pour la HT réception, « 300 V » pour la HT émission).

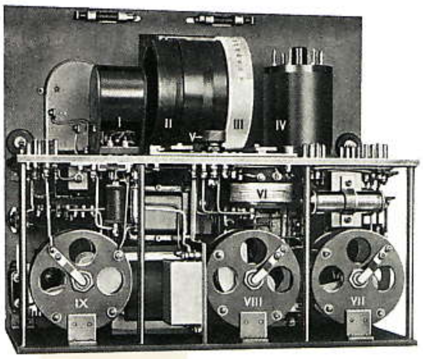
Le tiroir ondemètre est un bloc indépendant. Il s'agit d'un circuit oscillant passif à longueur d'onde variable qui a été étalonné pour le poste dans lequel il est intégré. Il permet de régler l'émetteur sur une longueur d'onde donnée.

On trouve enfin à gauche deux jacks pour le raccordement des casques ainsi qu'une borne pour le raccordement du contrepoids, à droite un jack microphone (à charbon) et une borne antenne.

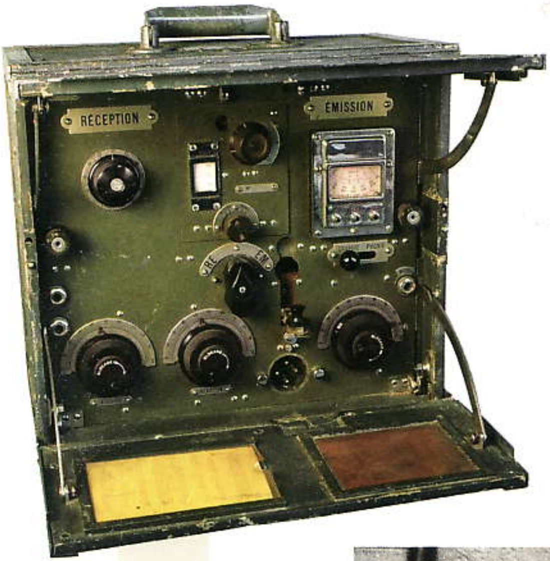
Bien que cela paraisse incompréhensible, il est encore nécessaire dans ce modèle, qui n'a pas manqué de temps pour voir son industrialisation optimisée, d'ouvrir l'appareil pour régler la self d'antenne et choisir (boîtier de selfs pouvant prendre deux positions) la sous-gamme de réception (la gamme étant couverte en deux sous gammes) avec tous les risques que cela comporte. Il faudra attendre l'ER 17 22 pour qu'enfin tous les réglages puissent se faire depuis le panneau avant.



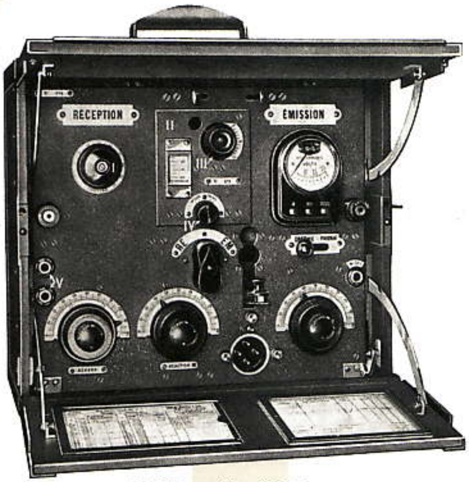
ER 22 modèle 1934, châssis ouvert. *(Coll. 8e RT, ph. A.S.)*



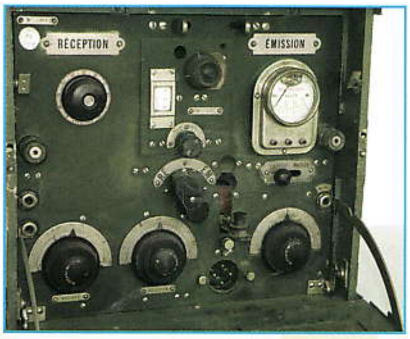
Le châssis de l'ER 22 modèle 1934. *(Coll. A.S.)*



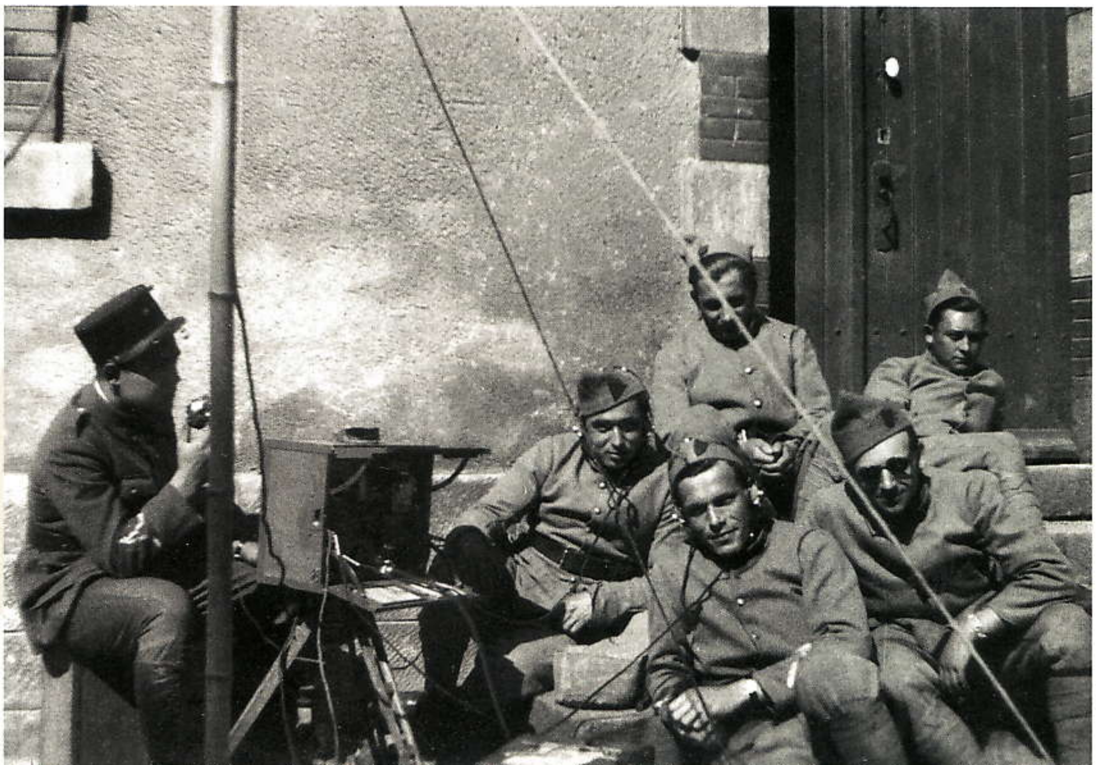
ER 22 modèle 1934, type avec indicateur rectangulaire. *(Musée des arts et métiers, photo A. Salles)*



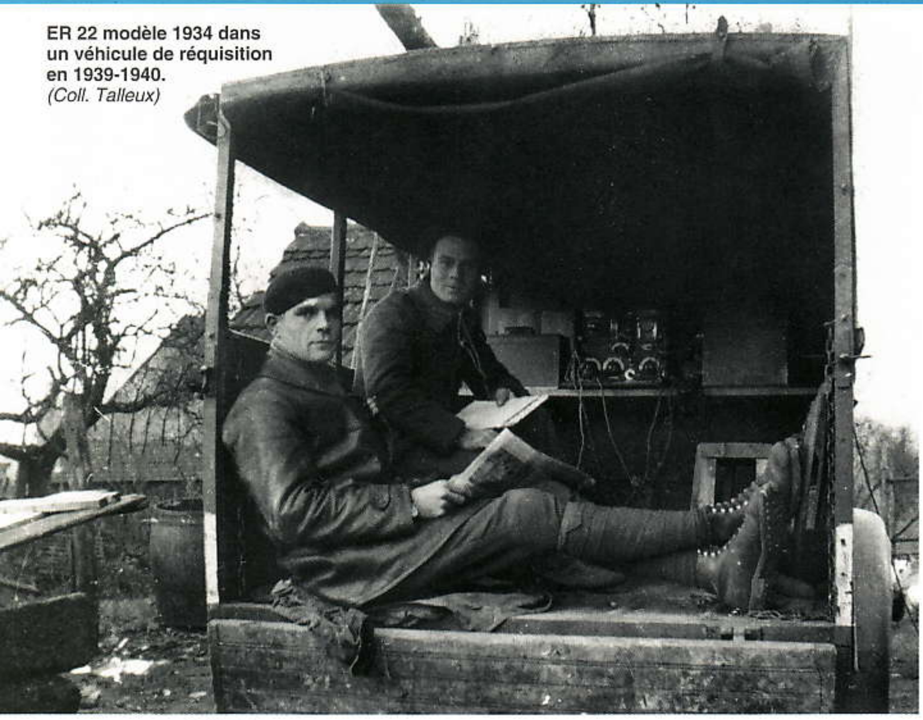
ER 22 modèle 1934, type avec indicateur rond. *(Coll. A. Salles)*



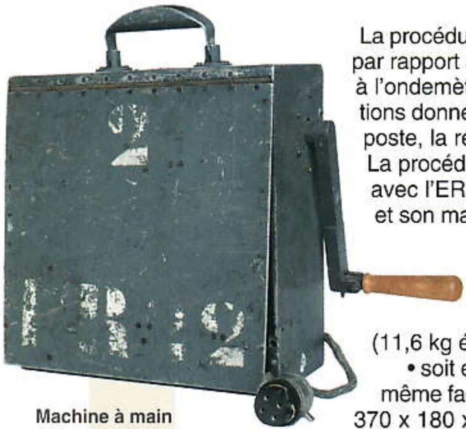
Face avant d'un autre ER 22 modèle 1934. Le manipulateur est déployé. *(Coll. 8e RT, photo A. Salles)*



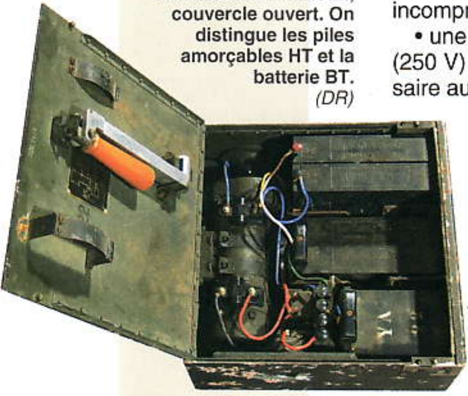
Cette photographie de service militaire prise durant les années trente représente une équipe de radiotéléphonistes d'artillerie au cours d'un exercice avec ER 22 modèle 1934 dans la cour du quartier, mat d'antenne (modèle d'instruction en bambou d'un seul tenant) dressé. À gauche en képi, un maréchal des logis rengagé « *cause dans le poste* ». L'homme au casque d'écoute sur les oreilles est aussi un maréchal des logis mais servant pendant la durée légale. *(Coll. G. Fersing)*



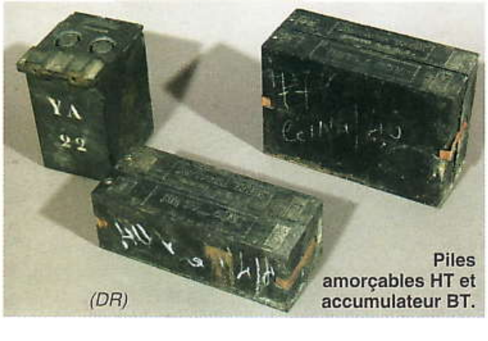
ER 22 modèle 1934 dans un véhicule de réquisition en 1939-1940.
(Coll. Talleux)



Machine à main ER 22 à une seule manivelle. L'opérateur est généralement assis sur la boîte, le confort n'a pas été recherché.
(Coll. 8^e RT, photo A. Salles)



Machine à main ER 22, couvercle ouvert. On distingue les piles amorçables HT et la batterie BT.
(DR)



(DR)
Piles amorçables HT et accumulateur BT.

La procédure de réglage est sensiblement simplifiée par rapport à l'ER 17. En effet, si l'émetteur est réglé à l'ondemètre à absorption en fonction des informations données sur le tableau d'étalonnage propre au poste, la réception est réglée sur le correspondant. La procédure de mise en réseau (rarement utilisée avec l'ER 22) est comparable dans sa complexité et son manque d'efficacité à celle de l'ER 17.

L'alimentation

Le poste peut être alimenté :

- soit par une boîte machine à main (11,6 kg équipée, 300 x 140 x 310 mm) ;
- soit en mode secours par une boîte à piles de même facture que la boîte poste (10,7 kg équipée, 370 x 180 x 220 mm). Le poste n'est pas, dans ce cas, alimenté aux tensions maxima et sa puissance d'émission en particulier est réduite.

La **machine** comprend une seule manivelle et doit être animée régulièrement (pas de régulation mécanique autre que l'inertie), l'opérateur doit être entraîné. À défaut, l'émission déjà piaulante risque de devenir incompréhensible. La machine est constituée de :

- une dynamo à deux collecteurs fournissant la HT (250 V) nécessaire à l'émetteur et la BT (5 V) nécessaire au chauffage des tubes ;
- un accumulateur de 4 V (avec disjoncteur) en tampon sur la sortie « chauffage » de la dynamo pour régulariser le courant de chauffage à l'émission (machine tournant) et produire le courant de chauffage lorsque le poste est en réception (machine à l'arrêt) ;
- deux piles amorçables de 40 et 80 V mises en série et fournissant la HT du récepteur.

La **boîte à piles** est équipée de :

- une pile amorçable RM 20-150 de 150 V pour les HT de l'émetteur et du récepteur ;
- une pile amorçable dite de 4 V mais équipée de prises intermédiaires 4,5 V, 6 V et 7,5 V pour l'alimentation des filaments. Lorsque la pile est neuve la fiche de raccordement est placée sur la borne 4,5 V puis au fur et à mesure de l'usure de la pile, la fiche est déplacée sur les autres bornes.

Le raccordement de l'une ou l'autre boîte sur le poste se fait par un câble gainé de cuir équipé à ses extrémités de deux prises avec détrompeurs.

L'antenne

L'antenne réglementaire est un fil de 10 m tendu entre deux poteaux haubanés. Les poteaux sont constitués chacun de deux perches coulissables. Leur hauteur peut être réglée de 1,35 à 2,45 m. Le fil est isolé des poteaux par des isolateurs en verre. La descente de poste est un fil isolé de 4 m.

Le contrepoids est un câble isolé de 8,5 m déroulé au sol sous l'antenne.

Les autres accessoires

Le poste peut être fixé sur un trépied en bois dont les pieds sont munis de bouts ferrés.

Le poste n'étant pas protégé contre les intempéries, une tente abri est prévue dans l'unité collective pour son exploitation.

Tous les autres accessoires (casques, microphone, procès verbaux, lampes de rechange, etc.) sont rangés dans une boîte d'accessoires.

Utilisation de l'ER 22

L'ER 22 a pour fonction principale d'assurer la liaison entre le groupe d'artillerie et son observatoire. Jusqu'alors cette liaison faisait appel à des coureurs, à des artifices, à une signalisation optique, au téléphone ou à la télégraphie par le sol (TPS).

Chaque groupe d'artillerie divisionnaire (75, 155, de montagne, lourde divisionnaire de montagne) est doté à l'origine de deux ER 22 qu'il peut utiliser pour l'établissement d'une liaison point à point avec son observatoire. À partir de 1936, la dotation des groupes est doublée, chaque groupe recevant quatre ER 22. L'un est installé au PC du groupe, un second à son observatoire, enfin deux autres peuvent assurer la permanence de l'observation ou établir une liaison particulière, par exemple avec le bataillon ou plus généralement assurer les liaisons du groupe vers l'avant. Il faut remarquer aussi que cette dotation renforcée facilite tout particulièrement le déplacement du groupe en deux échelons pendant la marche d'approche.

Contrairement à l'ER 12 ou à l'ER 17, l'ER 22 n'est utilisé généralement qu'en liaison point à point. Cependant rien n'empêche sa mise en réseau avec bien sûr, dans ce cas, les mêmes problèmes que l'ER 12 ou l'ER 17. Il présente aussi par rapport à ces derniers, qui ne fonctionnent qu'en télégraphie à ondes entretenues pures, l'avantage essentiel d'offrir deux modes complémentaires. D'abord la télégraphie à ondes entretenues modulées qui rend plus confortable la réception, ensuite la téléphonie qui permet d'écouler beaucoup plus rapidement le trafic qu'en télégraphie.

Il peut être utilisé à distance. C'est le cas où un observatoire d'artillerie est placé sur un point culminant. Le poste est alors installé en arrière sur la contrepente de façon à être soustrait à la vue de l'ennemi. L'ER 22 est alors relié à l'observatoire par un circuit téléphonique comprenant à chaque bout un appareil téléphonique du type modèle 1927 ou 1932. Le même dispositif peut être employé entre l'ER 22 du groupe d'artillerie et une batterie. Il est enfin possible d'abonner plusieurs observatoires à un ER 22 en le reliant à un central téléphonique TM 32 à quatre directions. Le même montage peut être reconduit dans le groupe d'artillerie pour joindre plusieurs batteries.

Le poste est prévu pour être servi par un chef d'atelier (brigadier) et trois hommes. L'ensemble de la station présente une charge totale de 56,5 kg et est transporté par les servants en quatre charges également réparties sur les quatre hommes :

- chef d'atelier : boîte poste et trépied ;
- 1^er radio : boîte à piles, une perche d'antenne, deux toiles de tente ;
- 2^e radio : boîte d'accessoires, une perche d'antenne, carquois d'antenne avec petit matériel de tente ;
- 3^e radio : boîte machine à main, supports de tente, deux toiles de tente.

Elle peut être aussi transportée sur bât (un seul mulet), notamment pour l'artillerie de montagne.

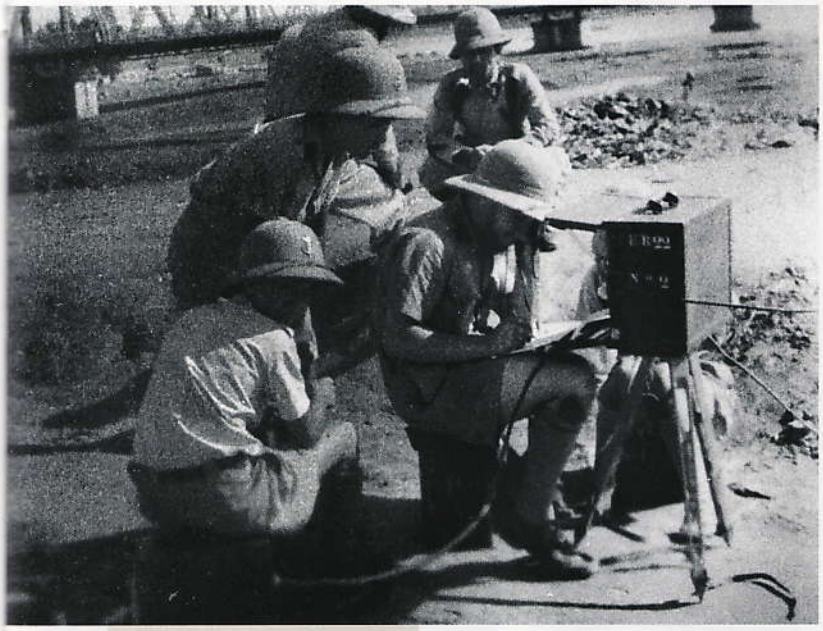
Production

L'ensemble de la famille de ces appareils a été conçu par le bureau d'études de l'Établissement central du matériel de la radiotélégraphie militaire. Ce bureau d'études créé en 1927 et installé au fort d'Issy-les-Moulineaux. En revanche, sa production a été confiée à l'industrie. Parmi les constructeurs, relevons en particulier la Compagnie pour la construction des compteurs eau gaz électricité.

Les dotations réalisées en 1939 se situent autour de 2 000 appareils.

Les artilleurs avait vu juste

Contrairement à ses deux faux-jumeaux ER 12 et ER 17, l'ER 22 ne peut être taxé d'aucune responsabilité dans l'effondrement des transmissions en 1940. Il présente pourtant de nombreux défauts communs avec ces derniers (instabilité, manque de sélectivité, etc.). Nous avions déjà fait ce constat en ce qui concerne l'ER 40 (➡ *GBM 79 page 54).* ER 40 et ER 22, ces deux bâtards du programme de 1925 — ils n'étaient pas prévus initialement dans ce programme et sont issus en fait du cahier des charges initial de l'ER 17 — présentent au moins deux caractéristiques communes qui leur auraient permis de remplir leurs missions, si les réseaux ER 12 et ER 17 ne s'étaient pas effondrés. D'abord, ils ne fonctionnent ni l'un ni l'autre en réseaux (même si cela reste possible). Le fonctionnement en réseaux ne pouvait se satisfaire à l'évidence des performances des appareils de cette génération, sauf sur un front parfaitement statique. Ensuite ER 40 et ER 22 offrent la téléphonie contre laquelle est encore liguée, même en 1939, une bonne partie des états-majors de l'infanterie. Certains, comme les artilleurs, avaient compris très tôt son intérêt, d'autres comme les aviateurs l'ont imposé dans les nouveaux développement dès la création de l'arme, mais ni l'un ni l'autre n'auront le loisir de prouver, dans ce conflit, la justesse de leur choix. Seul le séisme de 1940 sera en mesure de faire évoluer les esprits au plus haut niveau, mais beaucoup trop tard, alors que même le sacro-saint téléphone est devenu muet. Rappelons en effet la tentative de mise en place dans les dernières semaines du conflit de liaisons bilatérales entre l'aviation et les troupes au sol. Il n'est plus question de secret, ni de panneaux à déployer, ni de rien de cette sorte. Alors on pense à qui ? Mais à l'ER 22 bien sûr ! ■

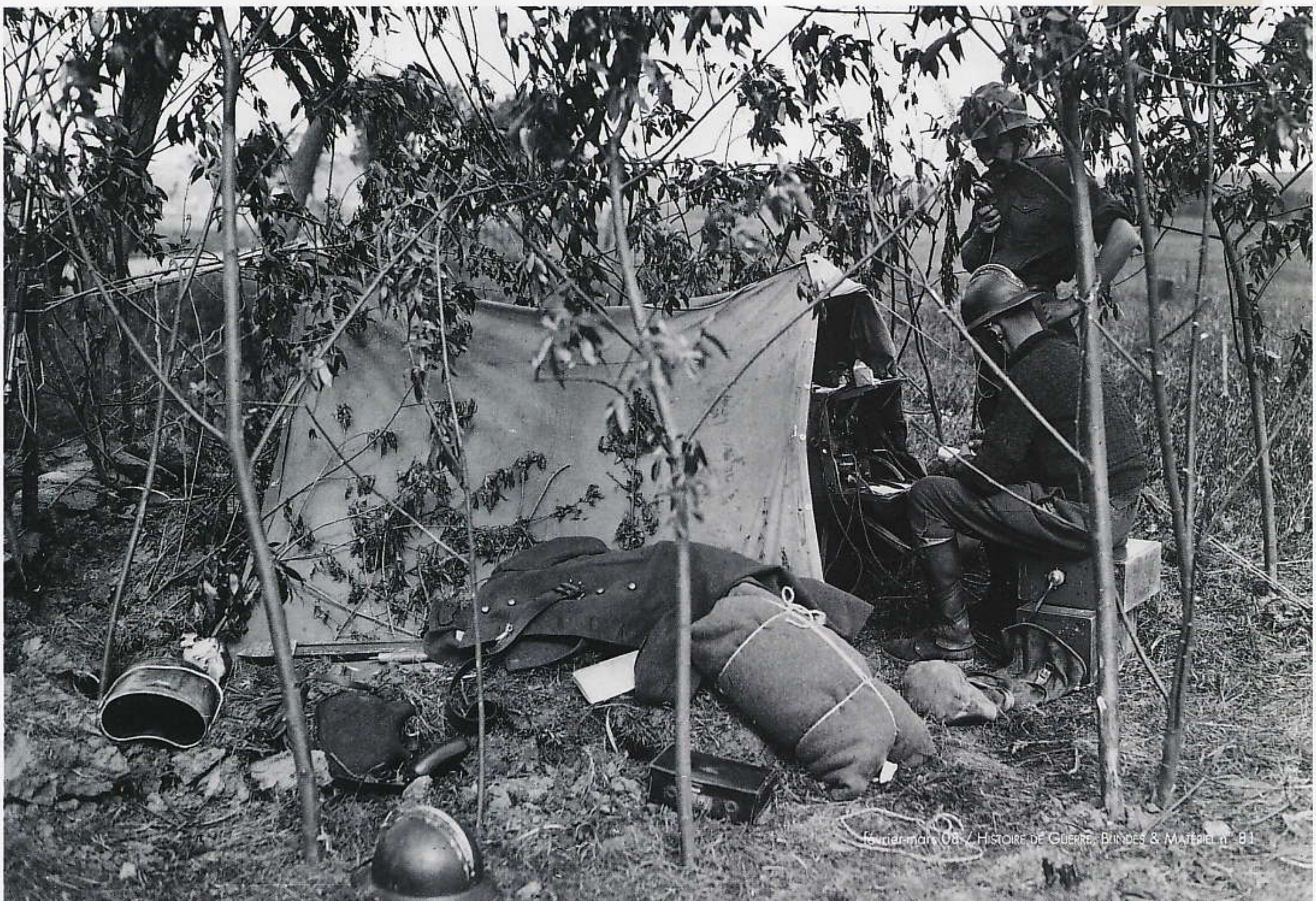


ER 22 modèle 1934 utilisé en Indochine en 1941. *(Coll. G. Gorokhoff via F. Vauvillier)*

Références

- *Notice provisoire sur le poste radiotéléphonique à ondes courtes du type E 22*, établissement central du matériel de la RM, N° 89/26
- Procès verbaux de la commission d'expériences de Bourges, appareils de transmission, note N° 1, 1928
- *Liste des postes émetteurs, émetteurs-récepteurs, récepteurs de la RM*, établissement central du matériel de la RM, sept. 1929
- *Notice provisoire du poste ER 22 modèle 1931*, école de liaison et transmissions, mai 1932
- *Notice sur le poste ER 22 modèle 1932*, établissement central du matériel de transmissions
- *Notice provisoire d'emploi du poste ER 22 modèle 1932*, école de liaison et transmissions, juin 1932
- *Instruction technique, poste ER 22 modèle 1934*, école de liaison et transmissions, juin 1936
- *Revue historique de l'armée*, numéro spécial transmissions, 1967
- *Les schémas des postes radios militaires, postes portatifs*, école de liaison et transmissions, 1936
- *Cours pratique de défense contre aéronefs, appareils*, décembre 1937
- *Ecole militaire d'artillerie, éléments de TSF*, 1932
- *Répertoire des appareils en service dans l'armée de terre (métropole et AFN) et l'armée de l'air (AFN), commandement des transmissions en AFN*, colonel Merlin, N° 481, décembre 1942
- *Kennblätter fremden Geräts teil 2 Frankreich*, 1941

« *Un poste de TSF de campagne camouflé, 27 mai 1940* » Sous sa tente abri réglementaire, ce poste est immédiatement identifié comme un ER 22 et non un ER 17 ou ER 12, du simple fait de la présence d'un opérateur tenant un micro. *(Coll. F. Vauvillier)*



Une thèse souvent évoquée, rarement développée avec autant d'étais, veut que, après la percée allemande sur la Meuse, rien n'ait encore été perdu. Dans son très récent ouvrage « *La défaite française, un désastre évitable : le 16 mai 1940, il fallait rester en Belgique* », Jacques Belle revisite la question avec un argument-massue : il eut suffi que le généralissime allié, respecté et obéi de tous, dise, tel le capitaine à sa passerelle, « *Je reprends* », pour que le sort des armes eut, peut-être, été différent. Réflexions autour de l'ouvrage le plus interpellant de ces dernières années.

Jacques BELLE

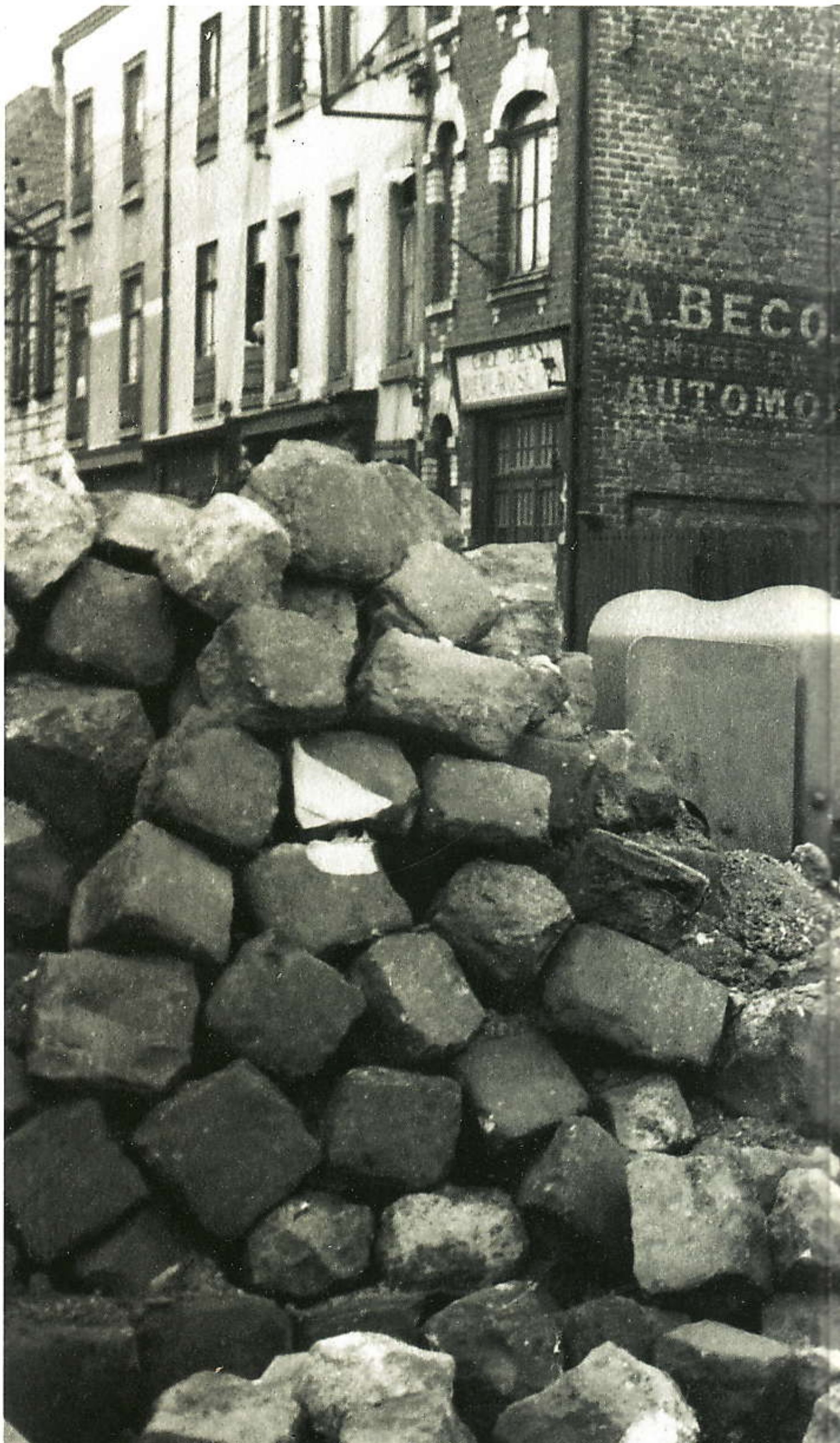
LA DÉFAITE FRANÇAISE
UN DÉSASTRE ÉVITABLE
Tome 1
Le 16 mai 1940, il fallait rester en Belgique

ECONOMICA

A LIRE ABSOLUMENT
Détails page 44.

15 MAI 1940 : LE JOUR OU TO

François
Vauvillier



CANON ANTICHAR DE 25 SA 34 sur une barricade en pavés, dans une ville du Nord, mai 1940. *(Coll. Pascal Danjou)*

Le général Maurice Gamelin, à qui nous avons donné la parole l'an dernier (*➡ GBM 75*), apparaît bien — « en creux » puisqu'il n'entend pas « *intervenir dans le déroulement de la bataille en cours* » selon ses propres mots, terribles, ouvrant l'IPS n° 12 [1] du 19 mai 1940 au général Georges — comme le personnage central du plus grand drame militaire qu'ait connu notre pays :

« *L'erreur des chefs responsables des opérations de Belgique et sur le théâtre du Nord-Est, les généraux Billotte et Georges, qui crurent que le repli sur le territoire national les sauverait du désastre, ne fut pas compensée par la faute lourde* — entendons, l'absence de prise de responsabilité— *du général Gamelin, généralissime allié qui avait ordonné le plan initial et l'entrée en Belgique et qui, malgré une appréciation plus exacte de la situation, n'imposa pas de s'y tenir.* »

Dans son ouvrage décapant, Jacques Belle s'attache en particulier à la situation du 15 mai au soir, après six jours de bataille. Il développe successivement l'état des masses d'infanterie pour lesquelle « *la balance initiale des forces n'est pas sensiblement modifiée* » *(page 79 de l'ouvrage)* et celles des forces moto-mécaniques, dont il opère le décompte méthodique, du nord au sud, pour conclure : « *ainsi donc, si la course de vitesse est mal engagée au soir du 15 mai, et si tout dépend dans l'instant de l'emploi qui sera fait des moyens immédiatement*

---

[1] Instruction personnelle et secrète. Le matin du 19 mai, Gamelin signe, en guise de testament, un texte clairvoyant sur la manœuvre à réaliser, selon lui (et il voit juste), pour échapper à la catastrophe militaire qui se confirme.

disponibles, la course de fond n'est pas irrémédiablement perdue. Car au-delà du 20, et sans préjudice des pertes et des remplacements qui interviendraient entre temps dans l'un et l'autre camp, la balance des renforts attendus en unités constituées est plutôt en faveur des Alliés. » *(Jacques Belle, page 89).*

15 mai : la « suggestion » de Gamelin

La date du 15 mai en soirée pour procéder à l'examen de la situation n'est pas choisie par hasard par l'auteur du *Désastre évitable*. C'est la journée qu'un officier supérieur attaché au PC du général Gamelin, le commandant Minart, a décrit, cinq ans après les événements, comme « *une journée morne, interminable, sentant la mort* », une journée où le « *général Gamelin, serein en apparence, mais gagné visiblement par une peur envahissante et sourde, s'isole de plus en plus avec son chef de cabinet et ses officiers d'ordonnance. De secrets conciliabules auront lieu entre lui et le général Georges à des heures insolites* » [2]

Au-delà de l'effet stylistique dûment cherché, Minart avoue son ignorance sur la teneur des entretiens, indiquant seulement que, « *à 4 h 50, le général Georges fait connaître, par un coup de téléphone, qu'il désire parler personnellement au général Gamelin* [...] *Nul ne sait de quoi parlent les deux grands chefs* ». Jacques Belle suggère *(page 106)* qu'il s'agit pour Georges de rendre compte des conversations touchant au recul de la 9e armée, au pivotement de la 1re armée et au remplacement de Corap par Giraud.

Mais le point capital remis en lumière et en perspec-

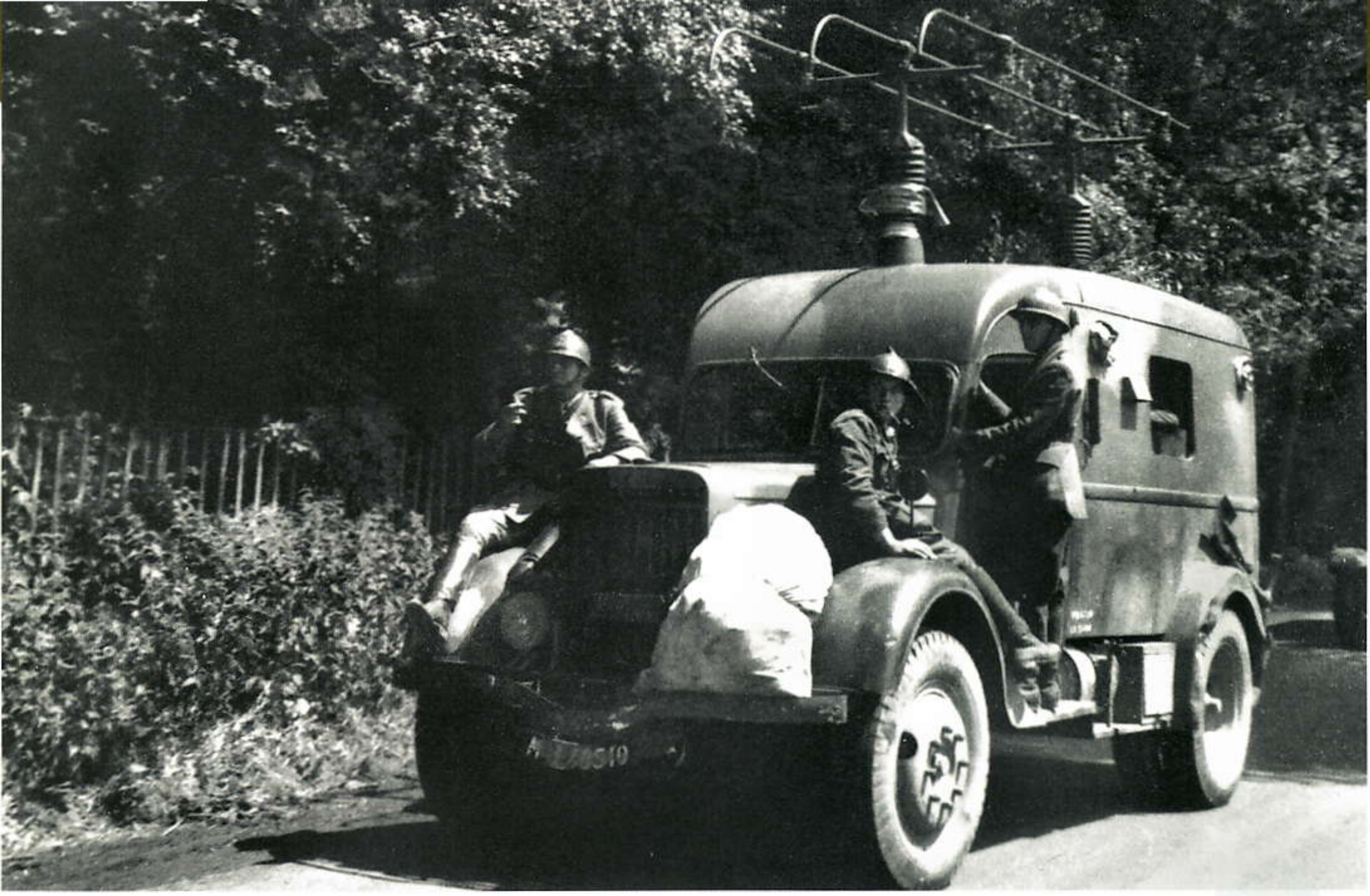
UT ETAIT ENCORE POSSIBLE

HENRI BEHAG
REPARATI

Gamelin, 15 mai, 5 h 30 :
« Je suggère de rassembler toute la cavalerie motorisée et blindée disponible à droite de la 1re armée et de la faire déboucher de la Sambre face au Sud pour agir sur le flanc sur les éléments ennemis qui ont passé la Meuse. »

Notes

[2] Jacques Minart, *PC Vincennes, secteur 4*, Berger-Levrault 1945, Tome II page 146. En 1939-40, Minart est commandant, breveté d'état-major. Dans ses mémoires, Gamelin déniera toute valeur à son ouvrage, le qualifiant d'« *œuvre de polémique personnelle* » et précisant : « *je ne le connaissais pas. J'avoue que je ne le pris pas à ma table, où je désirais limiter le nombre de mes convives.* » (Servir, tome 1 page 377)



Ce fourgon radio **Renault ADH** tous chemins (➡ *GBM 75 page 55*) comporte le nouveau radiateur droit à éléments, caractérisant les dernières fabrications. Peu lisible, son immatriculation est probablement **M 48 510**. Recevant un poste ER 26 *ter* ou ER 27, ce matériel est attribué principalement au réseau de commandement des grandes unités de cavalerie, ainsi qu'aux groupes de reconnaissance pour communiquer à distance lointaine avec les divisions d'infanterie et les corps d'armée. *(Coll. Pascal Danjou)*

tive dans le *Désastre évitable* réside dans un second appel téléphonique, celui-là passé par Gamelin à Georges, peu après, à 5 h 30, par lequel, « *selon le carnet de messages,* [Gamelin] *" suggère de rassembler toute la cavalerie motorisée et blindée disponible à droite de la 1re armée et de la faire déboucher de la Sambre face au Sud pour agir sur le flanc sur les éléments ennemis qui ont passé la Meuse "* ».

Cette lumineuse mais fugitive inspiration du chef suprême, qui présente tous les caractères de l'authenticité, n'est pas, en soi, une nouveauté. Elle apparaît dès les premiers textes publiés après la bataille qui a décidé du sort du pays. En 1941, un public averti peut déjà avoir lu qu'« *une manœuvre faite par nos troupes du Nord était tout indiquée. Elle consistait à rassembler sur la droite de la 1re armée toute la cavalerie motorisée et les chars, pour les faire déboucher de la vallée de la Sambre* »[3], face au sud. La concordance entre ce second texte et la transcription du message téléphonique du général Gamelin du 15 mai à 5 h 30 est si troublante qu'il est permis de penser que la source en est la même, en provenance directe des archives du GQG.

Quoi qu'il en soit, la « *suggestion* » du commandant en chef passe malheureusement à la trappe dans la suite de la journée du 15 mai : à 6 heures du matin, le général Billotte, commandant le GA 1, indique certes qu'il « *va faire étudier l'idée du général Gamelin qu'il trouve intéressante* », mais il n'en sortira rien. Plus paradoxal, le général Gamelin n'évoque nullement sa suggestion dans ses mémoires. Relisons-les : dans la matinée du 15, le commandant en chef se rend au PC du général Georges au château des Bondons où, rejoint par Daladier, il apprend l'ordre de repli donné aux deux dernières divisions de la 9e armée (102e DIF et 61e DI) « *dont le front n'était pourtant pas entamé* » et l'intention du général Billotte de « *replier la droite de la 1re armée vers Charleroi, sa gauche restant sur la Dyle, au contact de l'armée britannique.* »[4]. Gamelin conclut son paragraphe avec cette phrase bien étrange : « *J'avoue qu'il y a là un certain nombre de décisions dont je saisis mal l'enchaînement et la succession* »[5].

Gamelin apprenant l'ordre donné aux 9e et 1re armées : « des décisions dont je saisis mal l'enchaînement et la succession »

Puis le chef suprême, resté déjeuner avec Georges, commentera en ces termes la fin de l'entretien du 15 mai avec son premier subordonné, en y ajoutant sa conclusion personnelle : « *il résulte donc de la situation que je connais en quittant le général Georges que " la bataille de la Meuse est perdue ". Contrairement à ce que je n'avais cessé d'envisager, c'est-à-dire la " ruée initiale des chars ", le commandant en chef et l'état-major général du Nord-Est n'avaient pas cru à des opérations aussi rapides.* »[5].

Au-delà du plaidoyer *pro domo* et d'une clairvoyance bien plus réelle que feinte, cette dernière phrase résume à elle seule le drame de 1940 au niveau le plus élevé du commandement, indépendamment de toute considération d'ordre matériel ou moral : *le chef suprême a commis la faute suprême de s'en être remis à son second pour la bataille décisive.*

Gamelin tourne le dos à son destin

Le généralissime a-t-il manqué de caractère ? C'est poser toute la question du *mystère Gamelin*. Devant l'extrême gravité de la situation telle qu'elle lui apparaît le 15 mai au réveil, et sachant qu'il avait *vu* juste dans sa suggestion téléphonée à 5 h 30 du matin, Gamelin, qui connaissait de surcroît le désarroi du général Georges, est assurément coupable d'une chose : ne pas avoir repris le commandement effectif, d'une simple phrase « *comme le " Je reprends " du capitaine de vaisseau qui revient à la manœuvre* », selon l'image parlante de Jacques Belle *(page 120)*.

Une telle hypothèse d'un Gamelin reprenant la barre ouvre des perspectives étonnantes. Il faut relire Goutard pour en prendre la pleine mesure, lorsque celui-ci décrit, dans un ouvrage qui a déjà plus d'un demi-siècle, le « *péril extrême pour les divisions blindées allemandes* [...] *ce vide derrière les Panzer* [qui] *se creusera davantage au fur et à mesure de l'avance de ces derniers, du 16 au 20 mai, et* [qui] *ne sera réellement comblé que le 22 ou le 23, nous laissant jusque-là de magnifiques possibilités de manœuvre qui inquièteront terriblement le Führer*.

Sur la réalité de ce vide, aucun doute n'est permis. En quatre jours, du 16 au 20 mai, les Panzer-Divisio-

Appartenant à un groupe de transport du train (disque vert sur carré blanc), ce camion **Renault AGR** de 3,5 t provient de la réquisition, comme le montre les détails de sa carrosserie, de type commercial, et son immatriculation **222 627**, indiquant qu'il provient de la 5e région mlitaire. *(Coll. Pascal Danjou)*

Notes

[3] *La Bataille de France*, Henri Bidou, éd. du Milieu du Monde, Genève 1941. La phrase est reprise telle quelle par Richecourt dans *La guerre de cent heures*, Flammarion 1944.

[4] M. Gamelin, *Servir*, Tome 1 page 340. Soulignons que le repli des deux divisions citées, jusqu'à présent accrochées à leurs positions, va tourrner au désastre dans la journée du 15.

[5] M. Gamelin, *Servir*, Tome 3 page 399.

[6] A. Goutard, *1940, la guerre des occasions perdues*, Hachette 1956, page 285s.

[7] ibid, page 287.

nen parcourent quelque 250 kilomètres dans un couloir qui va en se rétrécissant jusqu'à 40 km de largeur entre Arras et Péronne [...] Que les Français tombent en travers de ce couloir après le passage des blindés, soit du nord avec leur belle masse de manœuvre de Belgique, soit du sud avec leurs armées de l'Est ou avec une nouvelle masse de manœuvre rapidement constituée sur la Somme, et l'aventure des Panzer pourra se terminer en catastrophe !

Or, cette situation ne nous échappait pas puisque, dans sa déposition au procès de Riom, le chef du service de renseignements français a déclaré : " la période du 18 au 22 mai 1940 est celle où les PanzerDivisionen, ayant largement dépassé les têtes de colonnes des divisions d'infanterie, s'étiraient sur des profondeurs démesurées ". »[6]

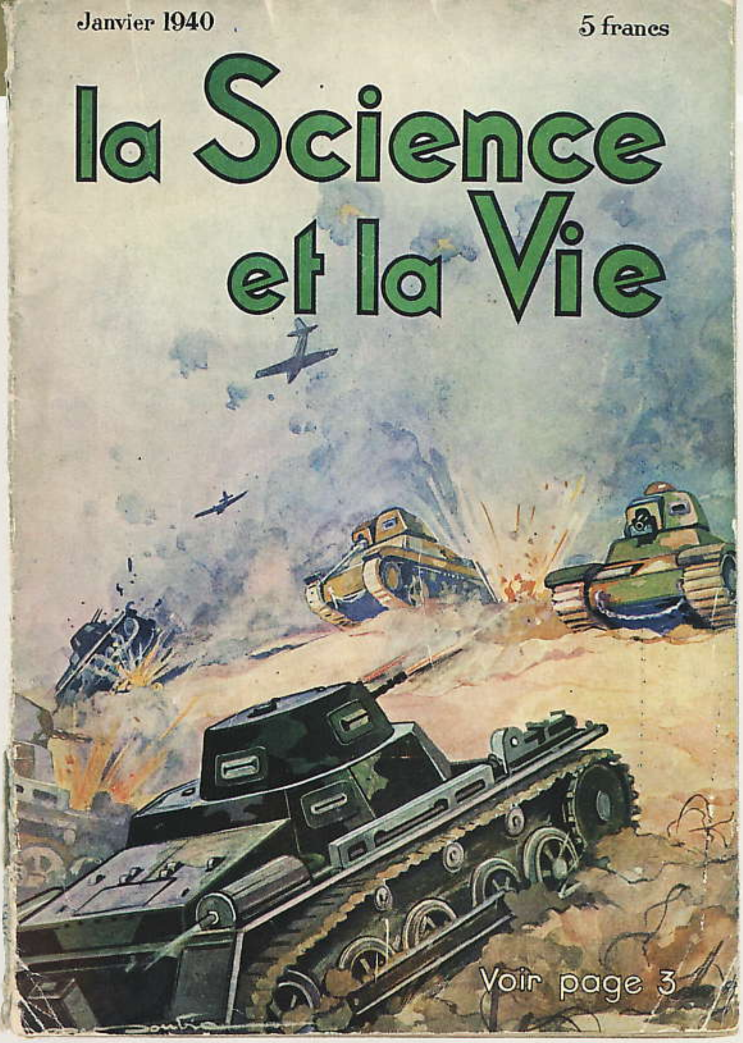
> *Que les Français coupent le couloir après le passage des blindés, et l'aventure des Panzer se termine en catastrophe.*

Ainsi donc, si Gamelin avait « repris » dans la journée du 15 mai et transformé en un ordre sa suggestion de faire donner au sud les forces moto-mécaniques du GA 1, il aurait imprimé sa marque sur les journées suivantes et donné corps aux appréhensions allemandes : car, comme l'indique Goutard, « *si Hitler redoutait surtout une action des Français sur le fanc sud, l'OKH s'inquiétait plutôt du flanc nord. Le 19 mai, Halder estimait " que les Alliés avaient, de ce côté, avantage d'une forte concentration de moyens "*»[7]. Ces deux menaces latentes sur les flancs avaient conduit aux fameux *Haltbefehl* des 17 et 19 mai 1940.

Sans tomber dans le roman, il est impossible d'estimer ce qui se serait passé, au plan des opérations, dans la seconde quinzaine de mai, si la menace latente était devenue réalité ces jours-là. Mais une chose au moins est sûre : un homme et un seul était, le 15 mai 1940 du côté allié, en mesure d'imposer à nos forces désemparées la contre-offensive générale. Cet homme s'appelait Gamelin.

Ironie de l'Histoire, le généralissime ain-

(suite page 44)



LA GUERRE DES BLINDÉS AÉRO-TERRESTRE AURA BIEN LIEU

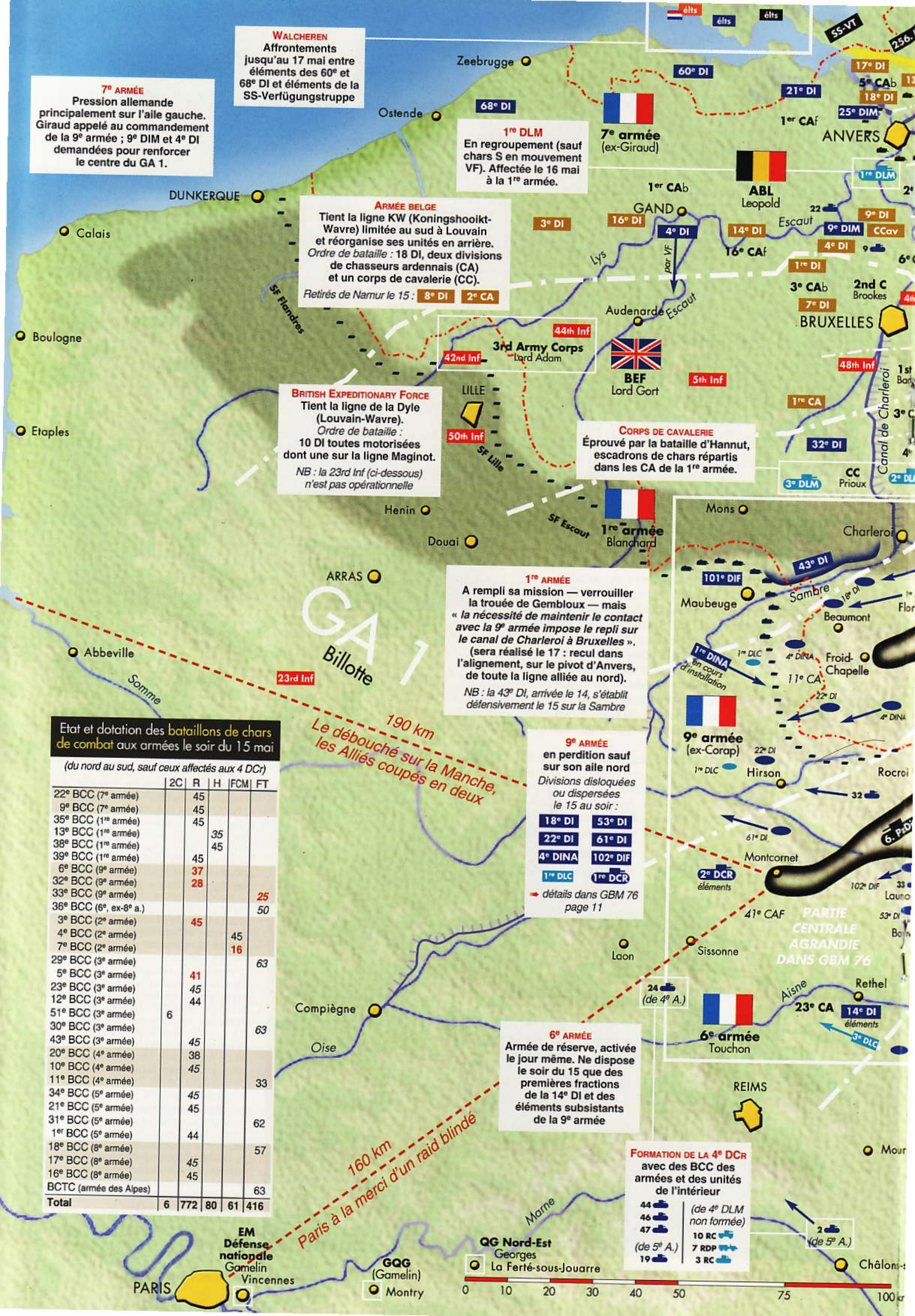
Cette couverture de *La Science et la Vie* de janvier 1940, bien connue désormais de nos lecteurs, trouve toute sa place ici. Préfigurant la grande bataille de chars (2e et 3e DLM contre 3. et 4. PzDiv) livrée à l'est de Gembloux les 12-13 mai 1940 et connue sous le nom de BATAILLE D'HANNUT, cette belle illustration nous inspire quatre observations :

– en premier lieu, la composante aérienne est mise en valeur, bien que l'on ne puisse établir avec certitude si les impacts, touchant Français et Allemands indifféremment, sont dus à des bombes d'avion (seuls des chasseurs sont représentés) ou à un tir d'artillerie que l'on voit mal, à vrai dire, se dérouler en pleine ruée chars contre chars ;

– en second lieu, l'illustrateur a choisi de présenter les Français (Hotchkiss) de face et les Allemands (PzKpfW I) de dos. Choix naturel pour le public mais, comme les Allemands viennent de gauche en bas et les Français foncent sur eux de droite en haut, cette couverture est, ipso facto, une *uchronie d'époque* : nous avons la *vision* du corps de cavalerie de Prioux livrant son hypothétique seconde grande bataille, à front renversé, débouchant à toutes forces de la Sambre sur les reins des Panzer.

– la troisième remarque nous ramène à la réalité de la perception de la *guerre moderne* par le public français : le terrain est ravagé, la terre nue, les barbelés présents. Ce qui nous est proposé en fait, c'est la bataille de percée dans le *no man's land*, sur un front tenu, dans un espace durablement labouré par l'acier. Tout le contraire de la guerre rapide.

– la quatrième remarque enfin, sera un écho aux propos d'Henri de Wailly tenus page 7 de ce numéro : au moins *La Science et la Vie* a offert à ses lecteurs, en pleine *non-guerre*, un éclair d'action et de matériel, et une vision de l'armée française non sans panache. Il faut le souligner, une telle couverture fait figure d'exception.


élts
élts
élts
SS-VT
256.
Zeebrugge
60e DI
21e DI
17e DI
5e CAb
18e DI
25e DIM
1er CAf
ANVERS
68e DI
Ostende
7e armée
(ex-Giraud)
ABL
Leopold
1re DLM
1er CAb
GAND
3e DI
16e DI
4e DI
par VF
14e DI
Escaut
22
9e DI
9e DIM
CCav
4e DI
9
16e CAf
1re DI
3e CAb
2nd C
Brookes
7e DI
BRUXELLES
DUNKERQUE
Calais
Lys
Audenarde
Escaut
SF Flandres
Boulogne
44th Inf
3rd Army Corps
Lord Adam
42nd Inf
BEF
Lord Gort
5th Inf
48th Inf
1st
Canal de Charleroi
1re CA
LILLE
50th Inf
SF Lille
Etaples
32e DI
3e DLM
CC
Prioux
2e DL
Henin
SF Escaut
1re armée
Blanchard
Douai
Mons
Charleroi
43e DI
101e DIF
Maubeuge
Sambre
18e DI
Beaumont
ARRAS
GA 1
Billotte
Abbeville
Somme
23rd Inf
1re DINA
en cours d'installation
1re DLC
4e DINA
Froid-Chapelle
11e CA
22e DI
4e DINA
9e armée
(ex-Corap)
22e DI
1re DLC
Hirson
Rocroi
32
190 km
Le débouché sur la Manche, les Alliés coupés en deux
61e DI
Montcornet
6. PzD
2e DCR
éléments
102e DIF
33
41e CAF
PARTIE CENTRALE AGRANDIE DANS GBM 76
53e DI
Laon
Sissonne
24
(de 4e A.)
Rethel
Aisne
23e CA
14e DI
éléments
3e DLC
6e armée
Touchon
Compiègne
Oise
REIMS
160 km
Paris à la merci d'un raid blindé
Marne
2
(de 5e A.)
EM
Défense nationale
Gamelin
Vincennes
PARIS
GQG
(Gamelin)
Montry
QG Nord-Est
Georges
La Ferté-sous-Jouarre
Châlons-
0
10
20
30
40
50
75
100 km

Walcheren
Affrontements jusqu'au 17 mai entre éléments des 60e et 68e DI et éléments de la SS-Verfügungstruppe

7e armée
Pression allemande principalement sur l'aile gauche. Giraud appelé au commandement de la 9e armée ; 9e DIM et 4e DI demandées pour renforcer le centre du GA 1.

1re DLM
En regroupement (sauf chars S en mouvement VF). Affectée le 16 mai à la 1re armée.

Armée belge
Tient la ligne KW (Koningshooikt-Wavre) limitée au sud à Louvain et réorganise ses unités en arrière.
Ordre de bataille : 18 DI, deux divisions de chasseurs ardennais (CA) et un corps de cavalerie (CC).
Retirés de Namur le 15 : 8e DI 2e CA

British Expeditionary Force
Tient la ligne de la Dyle (Louvain-Wavre).
Ordre de bataille :
10 DI toutes motorisées dont une sur la ligne Maginot.
NB : la 23rd Inf (ci-dessous) n'est pas opérationnelle

Corps de cavalerie
Éprouvé par la bataille d'Hannut, escadrons de chars répartis dans les CA de la 1re armée.

1re armée
A rempli sa mission — verrouiller la trouée de Gembloux — mais *« la nécessité de maintenir le contact avec la 9e armée impose le repli sur le canal de Charleroi à Bruxelles ».* (sera réalisé le 17 : recul dans l'alignement, sur le pivot d'Anvers, de toute la ligne alliée au nord).
NB : la 43e DI, arrivée le 14, s'établit défensivement le 15 sur la Sambre

9e armée
en perdition sauf sur son aile nord
Divisions disloquées ou dispersées le 15 au soir :
18e DI 53e DI
22e DI 61e DI
4e DINA 102e DIF
1re DLC 1re DCR
➡ *détails dans GBM 76 page 11*

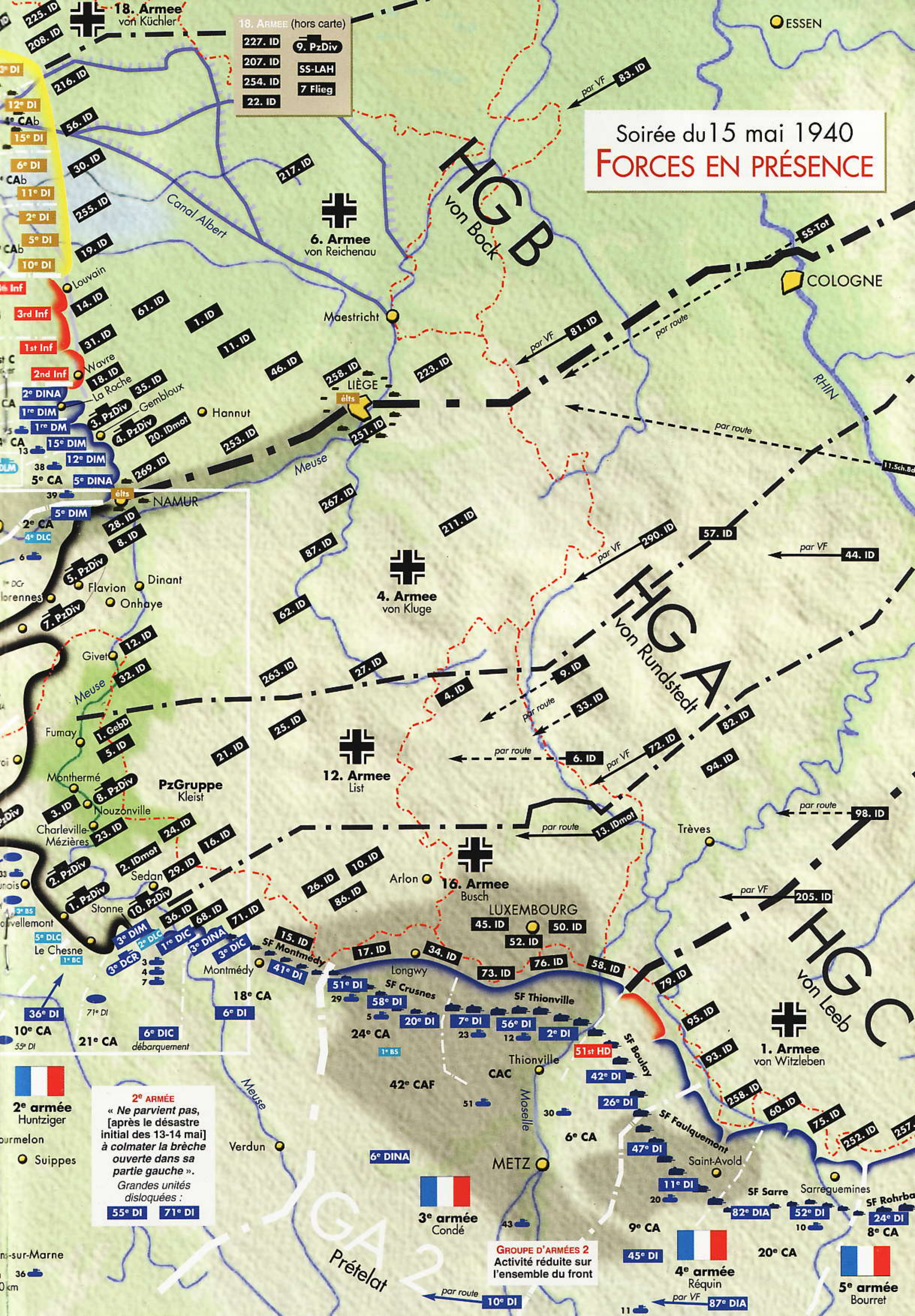
6e armée
Armée de réserve, activée le jour même. Ne dispose le soir du 15 que des premières fractions de la 14e DI et des éléments subsistants de la 9e armée

Formation de la 4e DCr
avec des BCC des armées et des unités de l'intérieur
44
46
47
(de 5e A.)
19
(de 4e DLM non formée)
10 RC
7 RDP
3 RC

Etat et dotation des bataillons de chars de combat aux armées le soir du 15 mai

(du nord au sud, sauf ceux affectés aux 4 DCr)

	2C	R	H	FCM	FT
22e BCC (7e armée)		45			
9e BCC (7e armée)		45			
35e BCC (1re armée)		45			
13e BCC (1re armée)			*35*		
38e BCC (1re armée)			45		
39e BCC (1re armée)		45			
6e BCC (9e armée)		**37**			
32e BCC (9e armée)		**28**			
33e BCC (9e armée)					***25***
36e BCC (6e, ex-8e a.)					*50*
3e BCC (2e armée)		**45**			
4e BCC (2e armée)				45	
7e BCC (2e armée)				**16**	
29e BCC (3e armée)					*63*
5e BCC (3e armée)		**41**			
23e BCC (3e armée)		*45*			
12e BCC (3e armée)		44			
51e BCC (3e armée)	6				
30e BCC (3e armée)					*63*
43e BCC (3e armée)		*45*			
20e BCC (4e armée)		38			
10e BCC (4e armée)		*45*			
11e BCC (4e armée)					33
34e BCC (5e armée)		*45*			
21e BCC (5e armée)		45			
31e BCC (5e armée)					62
1er BCC (5e armée)		44			
18e BCC (8e armée)					57
17e BCC (8e armée)		*45*			
16e BCC (8e armée)		45			
BCTC (armée des Alpes)					63
Total	**6**	**772**	**80**	**61**	**416**

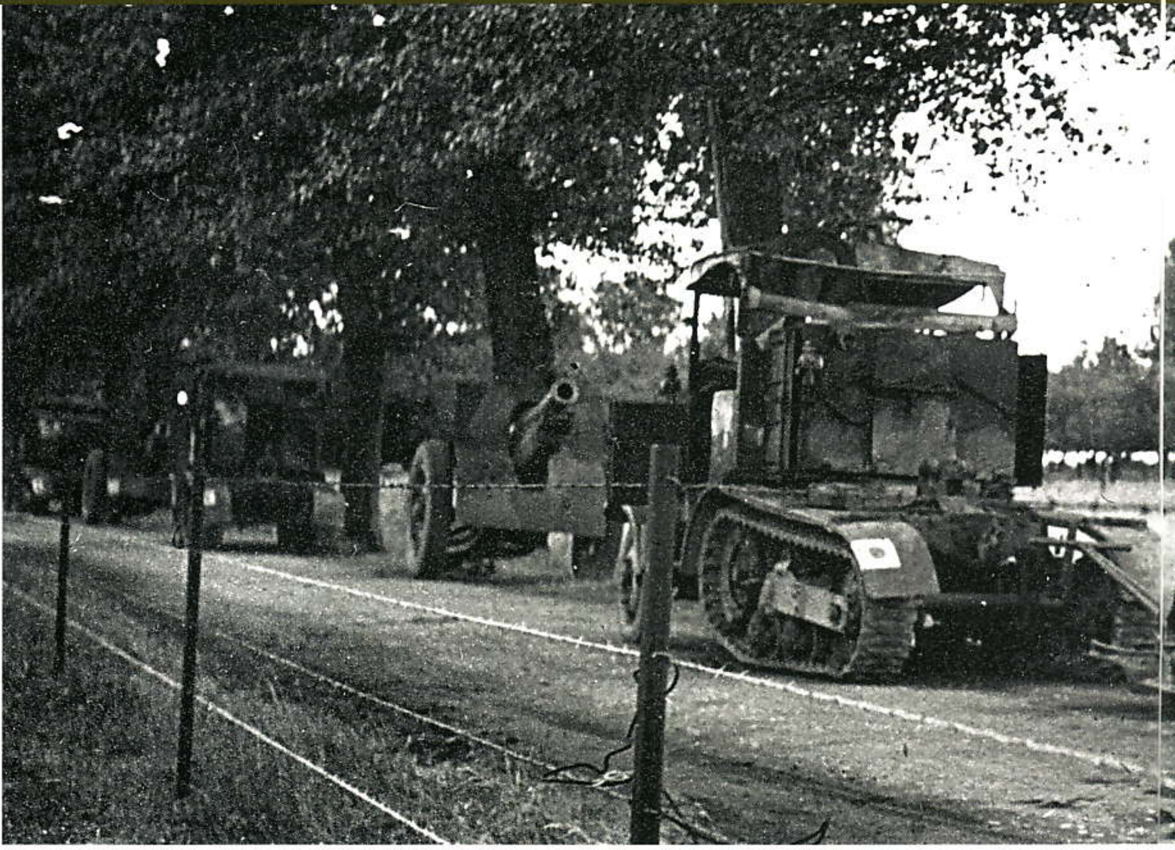


Soirée du 15 mai 1940
FORCES EN PRÉSENCE

2e ARMÉE
« Ne parvient pas, [après le désastre initial des 13-14 mai] à colmater la brèche ouverte dans sa partie gauche ».
Grandes unités disloquées :
55e DI 71e DI

GROUPE D'ARMÉES 2
Activité réduite sur l'ensemble du front

18. Armee
von Küchler
18. Armee (hors carte)
227. ID
207. ID
254. ID
22. ID
9. PzDiv
SS-LAH
7 Flieg
225. ID
208. ID
216. ID
56. ID
30. ID
255. ID
19. ID
217. ID
ESSEN
par VF
83. ID
HG B
von Bock
6. Armee
von Reichenau
Canal Albert
SS-Tot
COLOGNE
RHIN
Louvain
14. ID
61. ID
1. ID
31. ID
11. ID
46. ID
Maestricht
par VF
81. ID
par route
Wavre
18. ID
La Roche
35. ID
258. ID
LIÈGE
élts
223. ID
3. PzDiv
Gembloux
4. PzDiv
20. IDmot
Hannut
253. ID
251. ID
par route
11.Sch.Bd
Meuse
269. ID
élts
NAMUR
28. ID
8. ID
267. ID
211. ID
87. ID
57. ID
par VF
290. ID
par VF
44. ID
5. PzDiv
Flavion
Dinant
Onhaye
7. PzDiv
4. Armee
von Kluge
62. ID
HG A
von Rundstedt
Givet
12. ID
32. ID
Meuse
263. ID
27. ID
9. ID
4. ID
par route
33. ID
Fumay
1. GebD
5. ID
25. ID
12. Armee
List
par route
6. ID
par VF
72. ID
82. ID
94. ID
21. ID
Monthermé
8. PzDiv
PzGruppe
Kleist
3. ID
Nouzonville
Charleville-Mézières
23. ID
24. ID
par route
13. IDmot
par route
98. ID
Trèves
2. PzDiv
2. IDmot
16. ID
Sedan
29. ID
10. ID
16. Armee
Busch
Arlon
26. ID
86. ID
1. PzDiv
Stonne
10. PzDiv
36. ID
68. ID
71. ID
LUXEMBOURG
45. ID
50. ID
52. ID
par VF
205. ID
15. ID
17. ID
34. ID
73. ID
76. ID
58. ID
79. ID
HG C
von Leeb
95. ID
93. ID
1. Armee
von Witzleben
258. ID
60. ID
75. ID
252. ID
257.
3e DI
12e DI
4e CAb
15e DI
6e DI
CAb
11e DI
2e DI
5e DI
CAb
10e DI
Inf
3rd Inf
1st Inf
C
2nd Inf
2e DINA
CA
1re DIM
1re DM
CA
15e DIM
13
12e DIM
38
DLM
5e CA
5e DINA
39
5e DIM
2e CA
4e DLC
6
DCr
lorennes
oi
Div
33
nois
3e BS
rvellemont
5e DLC
Le Chesne
1re BC
3e DIM
2e DLC
1re DIC
3e DINA
3e DIC
3e DCR
3
4
7
SF Montmédy
Montmédy
41e DI
18e CA
6e DI
36e DI
71e DI
10e CA
55e DI
21e CA
6e DIC
débarquement
Longwy
51e DI
SF Crusnes
29
58e DI
5
20e DI
7e DI
56e DI
2e DI
SF Thionville
23
12
24e CA
1re BS
51st HD
SF Boulay
Thionville
CAC
42e CAF
42e DI
51
26e DI
30
Moselle
6e CA
SF Faulquemont
47e DI
Saint-Avold
Meuse
Verdun
6e DINA
METZ
11e DI
20
SF Sarre
Sarreguemines
82e DIA
52e DI
SF Rohrba
24e DI
10
8e CA
2e armée
Huntziger
urmelon
Suippes
3e armée
Condé
43
9e CA
45e DI
4e armée
Réquin
20e CA
5e armée
Bourret
GA 2
Prételat
s-sur-Marne
36
0 km
par route
10e DI
par VF
87e DIA
11



Une colonne d'obusiers de 155 court Schneider modèle 1917 montés sur pneumatiques et dotés de tracteurs Somua MCG 11 à contre-appui. Ce type de matériel est principalement en service dans les régiments d'artillerie lourde divisionnaire des DIM, à raison de deux groupes (24 pièces) par division. *(Coll. Pascal Danjou)*

EN PAGES CENTRALES

Carte Antonin Collet et François Vauvillier © H&C 2008, d'après *Les grandes unités françaises 1939-1940, cartes des situations journalières*, SHAT 1967, ainsi que le recueil de cartes journalières de son homologue allemand (remerciements à Éric Denis à cet égard). Merci également à Stéphane Bonnaud et Régis Potié pour plusieurs des données chiffrées du tableau de dotation des BCC.

si passé à côté du Destin *non sans le voir*, cite dans ses mémoires les veux qu'il échangea cinq mois auparavant, au Nouvel An 1940, avec les deux maréchaux de France encore vivants. Si Pétain se contente d'indiquer assez laconiquement qu'il « *partage les vues* » du généralissime, Franchet d'Esperey est beaucoup plus chaleureux : « *j'espère que c'est la dernière fois que vous m'écrivez comme général et que bientôt vous recevrez le bâton de maréchal. Vous étiez le bon génie de Joffre : le 3 septembre 1914 l'a prouvé.* [...] *Croyez, mon cher Gamelin* [...] *que je souhaite vous avoir bientôt comme collègue.* »[8]

Gamelin, le futur « collègue » que le vieux maréchal Franchet d'Esperey appelle de ses voeux

Le destin historique du général Gamelin s'est donc joué ce jour-là, 15 mai 1940. Suit-il son intuition stratégique, en parvenant à vaincre sa propre nature, et il gagne peut-être son bâton de maréchal. Se contente-t-il de « *suggérer* », en suivant son inclination, et c'est l'effondrement autour de lui et, au fond, par lui.

Car si une vieille règle militaire veut que l'on soit toujours honoré en la personne de son chef, la réciproque est aussi vraie. Après le miracle de la Marne, l'on a prêté à Joffre ce trait d'esprit : « *je ne sais pas si c'est moi qui ai gagné la bataille de la Marne. mais il y a une chose que je sais bien : si elle avait été perdue, elle l'aurait été par moi* »[9]. Nous savons hélas qui a perdu la première grande bataille de la guerre suivante. Ce jour-là, 15 mai 1940, après la rupture du front de la Meuse, le général Gamelin avait le devoir de « reprendre ».

La « manœuvre du septième jour »

Telle est donc l'audacieuse hypothèse — *Gamelin reprend* — que formule Jacque Belle dans son très récent ouvrage. Se défendant de faire œuvre d'uchroniste, l'auteur s'en tient, dans l'ouverture de son chapitre intitulé « *la manoeuvre du septième jour* » (c'est-à-dire du 16 mai) à présupposer que « *la "suggestion" du commandant en chef telle qu'elle est énoncée par lui même le 15 mai à 5 h 30, se transforme en un ordre général d'opérations et que cet ordre, substitué à tous les autres, s'exécute en leur lieu et place à partir de la nuit du 15 au 16 mai. Est-ce concéder par trop à la fiction que d'imaginer un chef qui commande et qui serait obéi ?* ».

Et Jacques Belle rappelle, en citant le précieux journal du général Doumenc écrit très peu de temps après les événements, que l'infrastructure de commandement existait bel et bien à Montry pour que le général Gamelin y exerçât son commandement effectif de la bataille, en laissant de côté sa conduite théorique de la guerre dans son PC souterrain de Vincennes : « *si, dès le 10 mai*, [Gamelin] *avait pu prendre possession de ce poste de commandement, c'est lui qui aurait mené la bataille, vu clair dans le jeu adverse, et donné des ordres fermes. Il ne le voulut pas...* »[10]

Gamelin eut-il été *autre*, le sort de la bataille en eut

Le B 1*bis* 257 Bourrasque du lieutenant Paul Sauret, 2e section, 1re compagnie du 15e BCC (2e DCr), compte parmi les B les plus photographiés. Mais le document est si beau et le lieu si propice à notre sujet : cet appareil est détruit au combat le 17 mai 1940 à Mortiers, à l'ouest de Montcornet, alors que, immobilisé en panne d'essence, il se trouve engagé en combat rapproché contre le groupement Nedtwig de la 1. PzDiv. *(➡ Chars B au combat, H&C 2002, pages 67-70-71).* **Après avoir vidé tous ses casiers, à court de munitions et encerclé, l'équipage du *Bourrasque*, dont un blessé à la machoire (caporal Gentner), doit se rendre. La scène, poignante, a été filmée par un PK.** *(Coll. Pascal Danjou)*

La défaite française, un désastre évitable

Jacques BELLE

LA DÉFAITE FRANÇAISE
UN DÉSASTRE ÉVITABLE
Tome 1
Le 16 mai 1940, il fallait rester en Belgique

60

ECONOMICA

Thèse passionnante que celle de Jacques Belle. Le sous-titre du Tome 1 sonne comme un écho à l'excellent *Fallait-il entrer en Belgique* de Bruno Chaix, dans la même collection.

L'ouvrage de Jacques Belle ne se limite évidemment pas au point central que nous évoquons ici, le « tournant » (*turning point* disent les Anglo-saxons passionnés de *What if*) esquissé du 15 mai 1940. En réalité, il s'agit, en 350 pages, d'un audit très complet des forces en présence en mai 1940, à la fois sur terre et dans les airs. L'analyse des forces aériennes disponibles est tout aussi détaillée que celle des forces terrestres, ce qui est indispensable pour restituer une idée globale des moyens mis en œuvre durant la campagne.

Autre attrait de cet ouvrage, il ouvre à un public féru d'histoire militaire et de stratégie mais non forcément averti des questions techniques et industrielles, la perspective d'une France invaincue s'inscrivant dans une guerre longue : *tenir et durer*. Les lecteurs de GBM le savent, la mobilisation industrielle n'était pas, en 1940, un vain mot. Ils trouveront dans le *Désastre évitable*, outre des pistes historiques captivantes, un support intellectuel de qualité à leur passion du matériel.

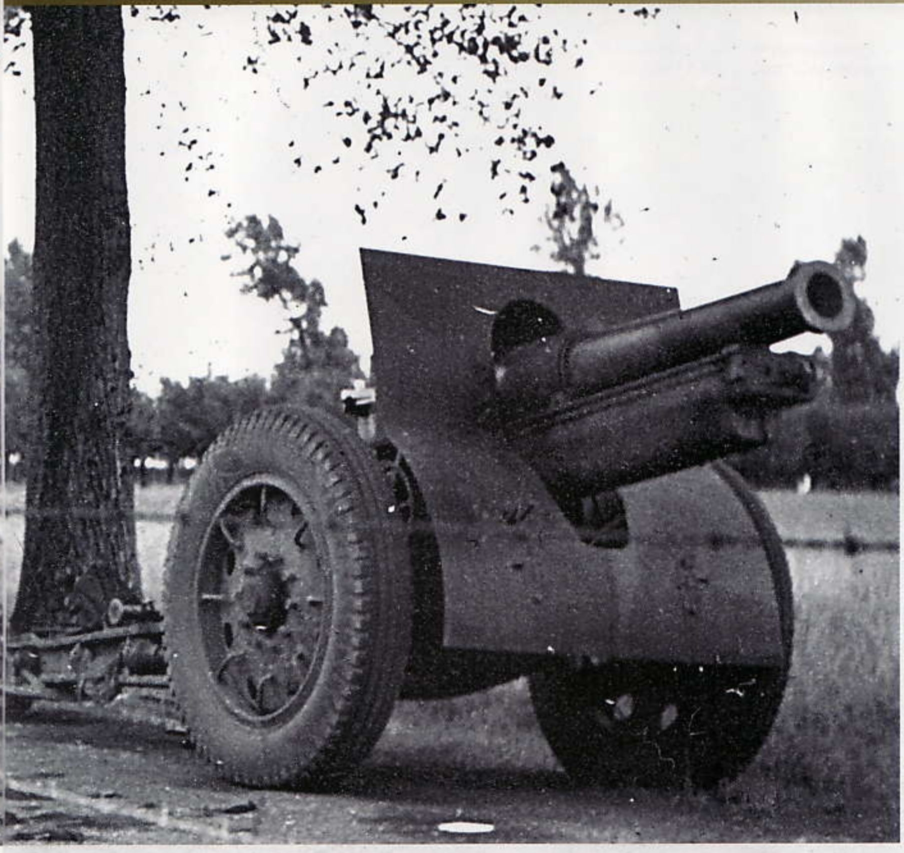
Editions Economica 2007, ISBN 978-2-7178-5427-5

Notes

[8] M. Gamelin, *op. cit.* Tome 3 page 285.

[9] Cité par Marc Bloch, *L'étrange défaite*, éd. Armand Colin 1957 page 49.

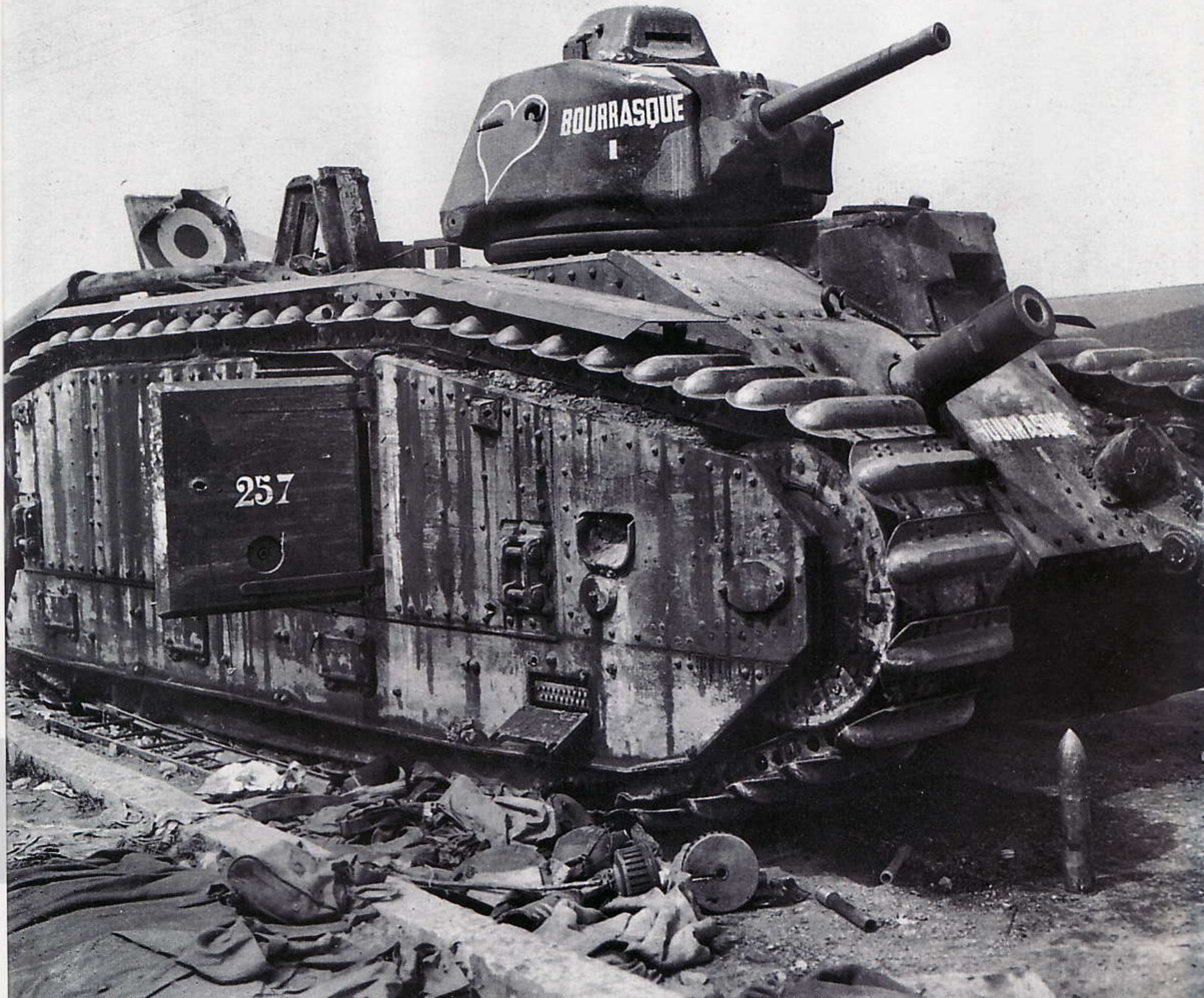
[10] *Les papiers secrets du général Doumenc, un autre regard sur 1940*, François Delpla, éd. Olivier Orban 1992.

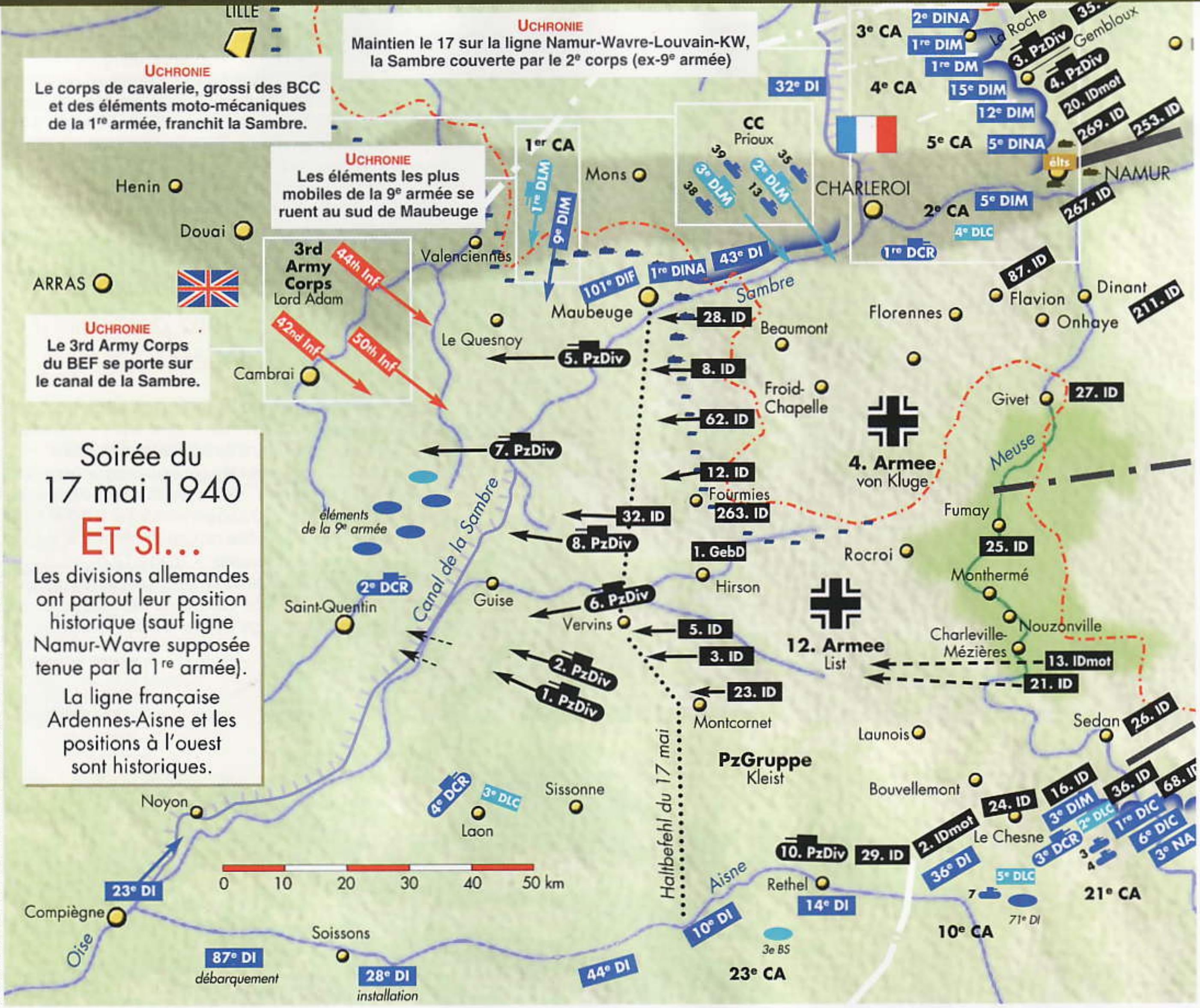


été changé. Sur cette base, et arrêtant son cheminement à l'extrême limite de l'uchronie, Jacques Belle se livre ensuite à l'audit complet des forces en présence de part et d'autre, sur terre et dans les airs, en cette aube du septième jour de la bataille, le 16 mai 1940 : nouveau système de commandement, forces disponibles et leur mission pour la contre-offensive qui partira à la fois du nord et du sud. Le scénario, formulé au conditionnel mais non déroulé, consiste en la fameuse action en tenaille décrite par plusieurs auteurs, Goutard notamment. Chez Jacque Belle, les forces du nord partiraient les premières le 17 mai « *avec leurs 1 200 chars et blindés* », suivies, quarante huit heures plus tard, « *de quelques 500 chars et blindés qui se mettraient en mouvement à partir du sud. ils seraient suivis en peu de jours de 200 puis de 300 autres, portant à 1000 la masse blindée suceptible d'être progressivement engagée en complément de la tenaille.* » (page 127).

Avec 1200 chars et blindés, les forces du Nord partiraient les premières...

Il y a, dans ces évocations, de quoi porter remède au fameux syndrome de Quarante dont nous avons décelé les symptomes ça et là chez nos lecteurs.




LILLE
3e CA
2e DINA
1re DIM
1re DM
La Roche
3. PzDiv
35.
Gembloux
4. PzDiv
4e CA
15e DIM
12e DIM
20. IDmot
269. ID
253. ID
32e DI
CC
Prioux
39
35
3e DLM
2e DLM
38
13
1er CA
1re DLM
9e DIM
Mons
5e CA
5e DINA
élts
NAMUR
CHARLEROI
2e CA
5e DIM
267. ID
4e DLC
1re DCR
Henin
Douai
3rd Army Corps
Lord Adam
44th Inf
42nd Inf
50th Inf
Valenciennes
101e DIF
1re DINA
43e DI
Sambre
ARRAS
Maubeuge
28. ID
Beaumont
Florennes
87. ID
Flavion
Dinant
Onhaye
211. ID
Le Quesnoy
5. PzDiv
8. ID
Cambrai
Froid-Chapelle
Givet
27. ID
62. ID
7. PzDiv
Meuse
4. Armee
von Kluge
12. ID
Fourmies
263. ID
Fumay
25. ID
éléments de la 9e armée
32. ID
8. PzDiv
1. GebD
Rocroi
Canal de la Sambre
2e DCR
Hirson
Monthermé
Saint-Quentin
Guise
6. PzDiv
Vervins
5. ID
Nouzonville
Charleville-Mézières
12. Armee
List
13. IDmot
3. ID
21. ID
2. PzDiv
1. PzDiv
23. ID
Montcornet
Launois
Sedan
26. ID
PzGruppe
Kleist
Bouvellemont
Haltbefehl du 17 mai
4e DCR
3e DLC
Sissonne
Noyon
Laon
16. ID
24. ID
36. ID
68. ID
3e DIM
2e DLC
1re DIC
6e DIC
3e NA
2. IDmot
Le Chesne
3e DCR
10. PzDiv
29. ID
36e DI
0
10
20
30
40
50 km
Aisne
Rethel
5e DLC
7
71e DI
21e CA
23e DI
14e DI
Compiègne
10e DI
10e CA
3e BS
Oise
Soissons
87e DI
débarquement
28e DI
installation
44e DI
23e CA

Uchronie
Maintien le 17 sur la ligne Namur-Wavre-Louvain-KW, la Sambre couverte par le 2e corps (ex-9e armée)

Uchronie
Le corps de cavalerie, grossi des BCC et des éléments moto-mécaniques de la 1re armée, franchit la Sambre.

Uchronie
Les éléments les plus mobiles de la 9e armée se ruent au sud de Maubeuge

Uchronie
Le 3rd Army Corps du BEF se porte sur le canal de la Sambre.

Soirée du 17 mai 1940

ET SI...

Les divisions allemandes ont partout leur position historique (sauf ligne Namur-Wavre supposée tenue par la 1re armée).

La ligne française Ardennes-Aisne et les positions à l'ouest sont historiques.

Carte Antonin Collet et François Vauvillier © H&C 2008, d'après Les grandes unités françaises 1939-1940, cartes des situations journalières, SHAT 1967, et le recueil homologue allemand. Les hypothèses sont celles formulées par Jacques Belle.

Qu'en est-il sur la carte ?

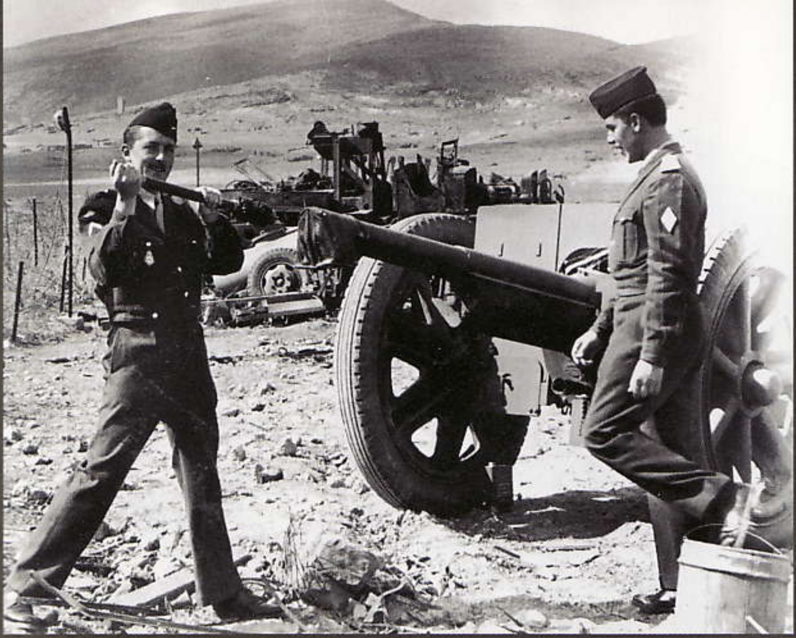
Si nous avons choisi, dans ce numéro, de présenter, en double planche centrale, une carte de l'ensemble de la partie active du front à la date du 15 mai en soirée, détaillée au niveau division, c'est bien pour fixer les idées à partir desquelles la piste suivie dans le *Désastre évitable* peut être mise en perspective.

Admettons maintenant, avec Jacques Belle, que Gamelin a « repris » le commandement effectif sur le front Nord-Est dans la matinée du 15. Il ne peut guère faire peser son action effective sur les forces dont il dispose qu'à partir du lendemain 16 — le fameux « *septième jour* » de l'ouvrage. Et la bataille ne peut prendre une tournure réellement différente qu'à partir du 17 mai. Loin de dévoiler ici l'ensemble des dispositions décrites et développés dans le *Désastre évitable*, nous nous contentons de proposer une seconde carte (*→ ci-dessus*) qui suggère ce qui aurait pu se passer si...

Exercice vain, diront certains. Il n'empêche. L'effondrement militaire de la France a été si soudain et si total qu'il est généralement présenté, tout au moins au grand public, comme inéluctable, inscrit dans les astres.

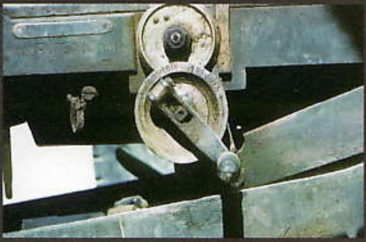
Or, *nous pensons qu'il ne l'était pas.* L'ouvrage de Jacques Belle le proclame en titre, et nous ne faisons rien d'autre dans les pages de GBM. ■

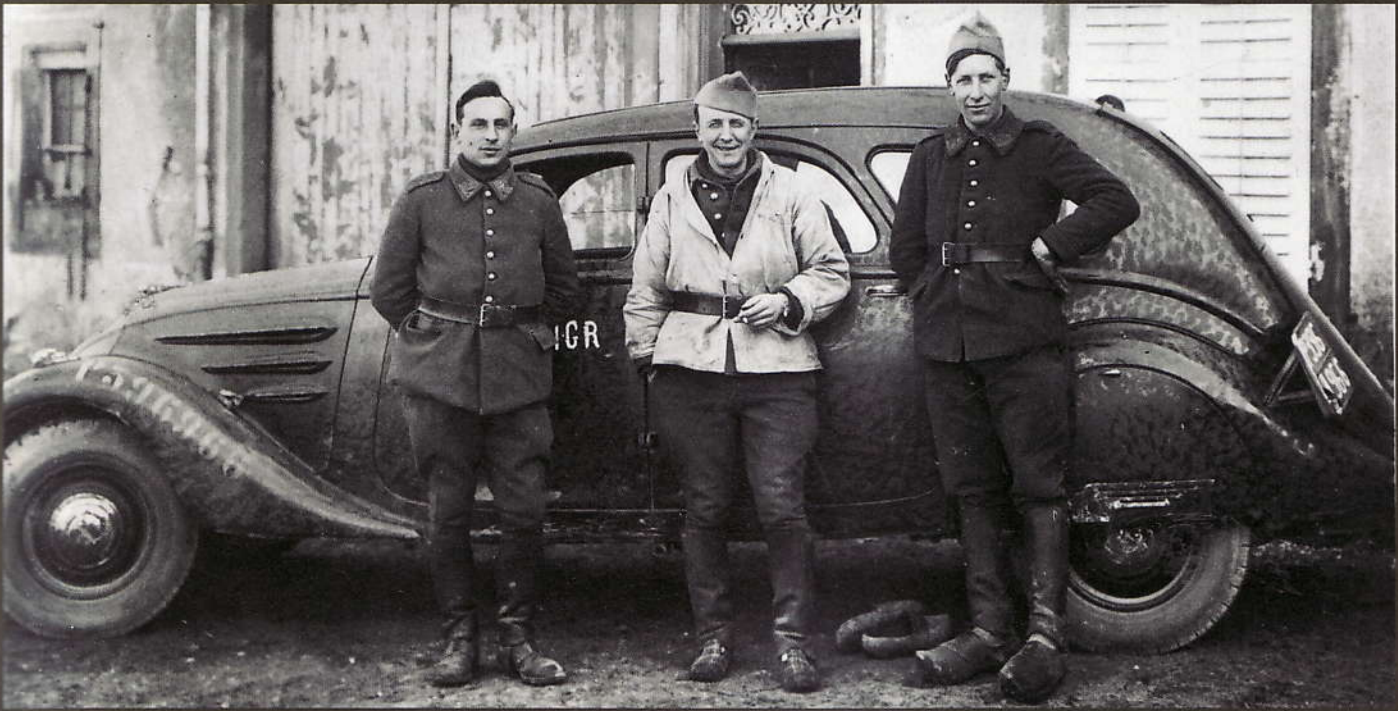
Commenté en page 4, ce Somua en feu pourrait symboliser l'action dont Gamelin avait eu la prescience en cette aube du 15 mai : le débouché en force, plein sud, à partir de la Sambre. Au moins n'aurait-il pas été détruit en vain.
(Coll. Pascal Danjou)



Un 75 TTT en Algérie en 1959

Passionné de mécanique et d'armement, Gérard Himber, 80150 Crécy-en-Ponthieu faisait partie d'une compagnie du matériel à Kenchéla, dans les Aurès pendant la guerre d'Algérie : « Nous avions un canon de 75 en état de fonctionnement avec lequel, à l'époque du ramadan, nous tirions le matin et le soir pour le commencement et la fin du jeun. En deux mots, notre 75 servait de pendule. Je vous joins aussi une photograhie de l'ensemble de pointage : simple et vétuste ». Et bien, voilà un canon qui, en 1959, n'était plus de la première jeunesse. Mais aujourd'hui, il ferait le bonheur de bien des collectionneurs.

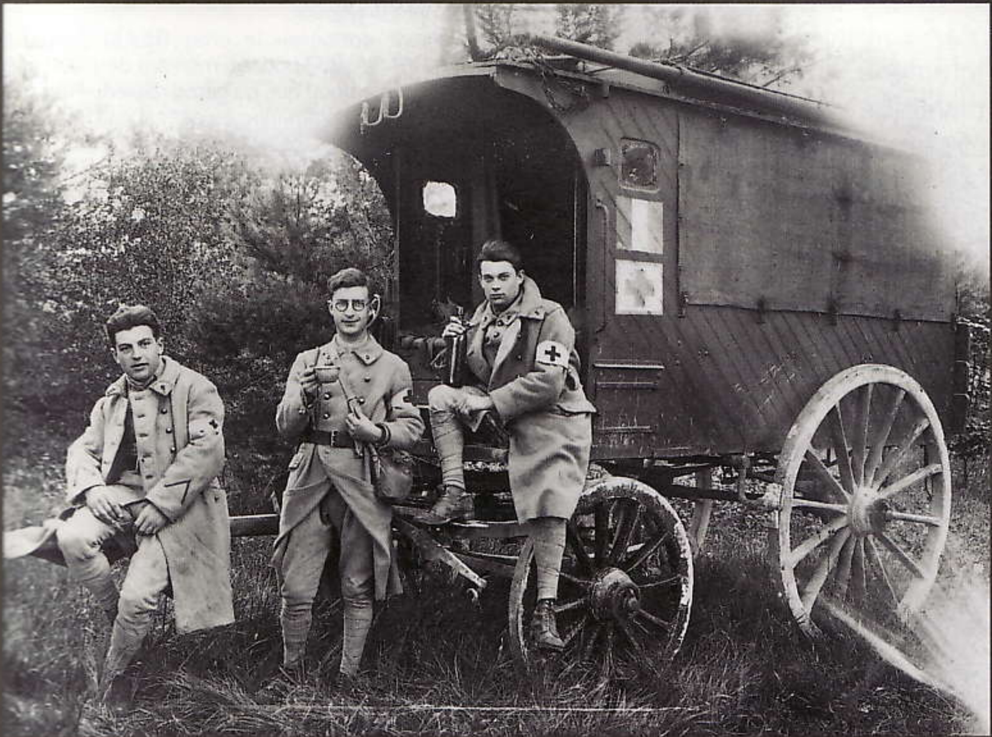




Une immatriculation mystérieuse

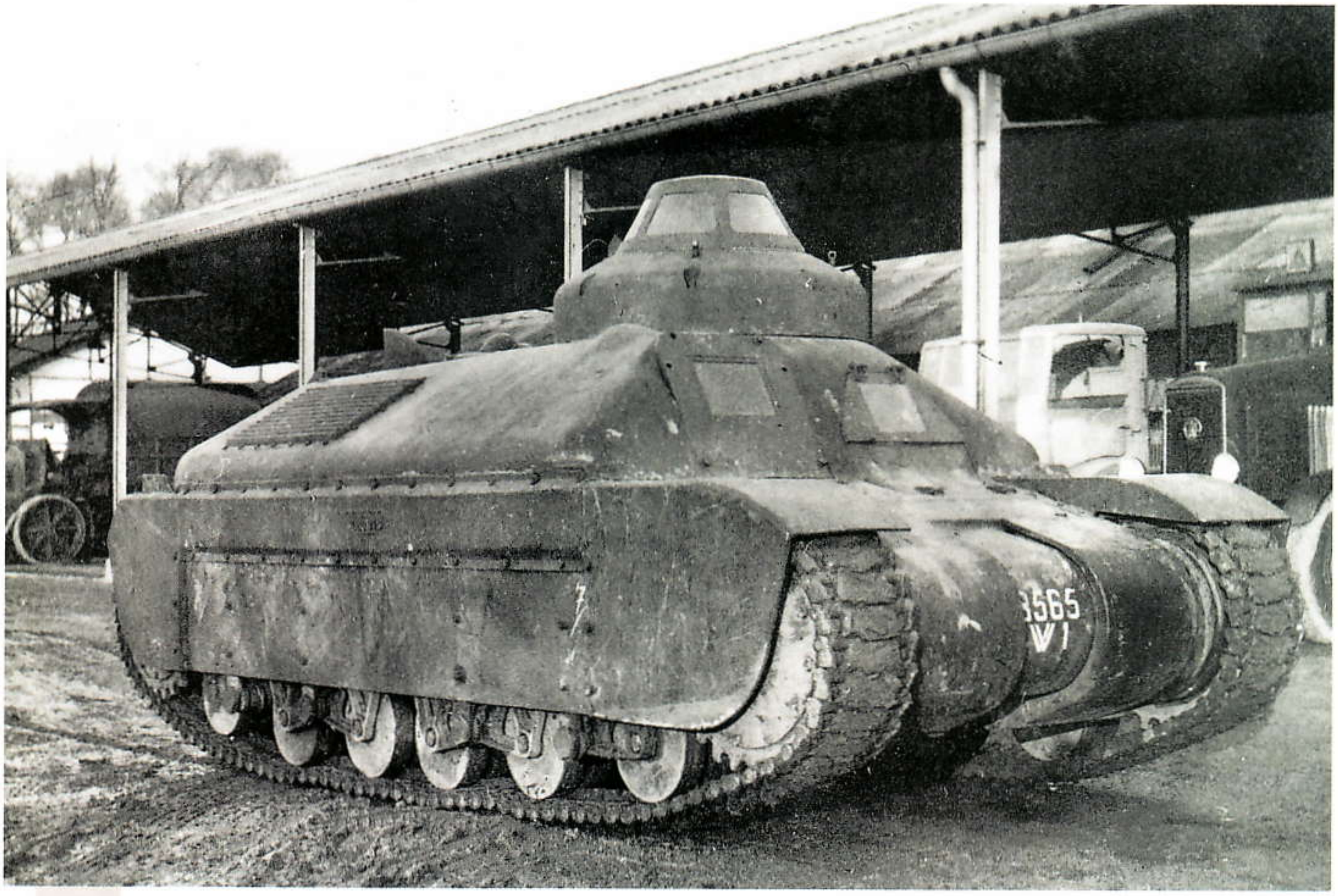
Parmi d'autres photos sur lesquelles nous reviendrons, Rémi Cappoen (59310 Orchies) nous adresse cette belle vue d'une 402 Peugeot réquisitionnée : « Son camouflage est superbe et le contraste est saisissant entre le soin apporté à la peinture en mouchetis et l'allure bien peu réglementaire des Poilus qui posent à ses côtés. Le numéro de réquisition est parfaitement lisible : P 396 966 . Pouvez-vous me préciser de quelle région provient ce véhicule ? »

En principe, la série numérique en question indique la 9e RM (Tours) mais elle devrait avoir pour initiale la lettre L. Les hommes sont sans grand doute des artilleurs du 21e RA mobilisé à Angoulème (9e RM) : on lit « 1GR » sur la portière, logiquement pour *1er groupe*.



Infirmiers au 5e RI

Ancien combattant de 1939-1940, le père de Jean Garvanault (53420 Chailland) a fait son service militaire comme infirmier au 5e RI à Courbevoie en 1930. Au cours de manœuvres, sans doute à Mourmelon, il s'est fait photographier devant une voiture d'ambulance omnibus analogue (mais non identique) à celle montrée dans GBM 80 page 52.



Le char Poniatowski / SEAM possède la particularité de disposer à l'arrière d'une porte d'accès pour l'équipage et le ravitaillement en munitions. Cette porte permet aussi l'évacuation à l'abri du blindage. L'autre possibilité d'accès aurait été la porte de tourelle. *(Coll. P. Touzin)*

UNE ARLÉSIENNE…
LE FUTUR CHAR G 1
2e PARTIE 1938-1940 (1) : 35 TONN

Une étude de
Stéphane Ferrard

modélisations de
Julien Ghys
avec coordination de
François Vauvillier

Les travaux de réflexion menés en 1937 conduisent la direction de l'infanterie à abandonner le programme du char 20 tonnes, sur une évidence : il est impossible de monter un canon de 75 mm (32 calibres) en tourelle sur un char de moins de 30 à 35 tonnes, surtout blindé à 60 mm. Elle précède en cela la voie suivie plus tard par les concepteurs du T 34 et du Sherman.

Le 1er février 1938, la direction de l'infanterie propose à la direction des fabrications d'armement de transformer le programme de char de 20 tonnes en programme de char dit **G 1**, d'une masse maximum de 35 tonnes. En proposant ce tonnage, la commission se donne de l'air pour éviter de se retrouver prisonnière des masses comme douze mois plus tôt. De la liste des constructeurs disparaissent Somua et FCM qui « *n'apportent pas de solutions nouvelles* » car trop proches du B 1*bis* mais aussi Batignolles, qui n'a d'ailleurs jamais remis d'avant-projet.

Les quatre constructeurs restant en lice (SEAM, Lorraine, Renault et BDR) reçoivent chacun la commande d'un prototype mais, au 1er juin 1938, seuls deux marchés ont été passés.

Le premier concerne le char **SEAM** (marché n° 71 059 D/P de 1937 pour un montant de 1 200 000 francs sans armement) qui, au grand dépit de Renault, s'oriente vers une commande en série. La livraison du prototype est prévue pour le 31 octobre 1937 à la commission d'expérimentation du matériel automobile de Vincennes (CEMAV). Le second marché a trait au char **Lorraine** (marché n° 71 752 D/P de 1937 d'un montant de 2 600 000 francs sans armement). Le prototype est prévu pour la fin 1938. À cette époque, le char SEAM roule depuis 1936 et le projet Lorraine existe sous la forme d'une maquette bois.

À ce stade d'évolution du programme, il convient de signaler un fait singulier qui concerne le financement des études menées par les différents constructeurs depuis 1935.

Depuis cette date, toutes les études ont été menées sur fonds propres par les industriels, sans aucune aide de l' État. Ceux qui ont obtenu des marchés (SEAM et Lorraine) ne pourront percevoir une avance de 2/10es qu'à l'acceptation des tracés et le solde à la livraison du prototype. Autant dire qu'avec les incessantes demandes de modifications, les industriels n'ont guère d'espoir de recevoir des fonds avant longtemps. Aussi ne faut-il pas s'étonner si ces derniers rechignent à suivre le programme de 1938 et ne mobilisent que l'arrière-ban de leur bureau d'études sans chercher à embaucher des spécialistes. Dès lors on se doute que

NOTES

1. Sachant que les marchés en préparation pour Renault et pour BDR n'ont pas encore été soumis à l'approbation ministérielle.

2. Presque un an plus tard, l'équipe Deygas-Lavirotte, dans son procès-verbal n° 20 du 16 mai 1939, notera que « *l'étude n'avance que lentement, le bureau de dessin Renault ne travaillant que 40 heures par semaine* ». Désabusée, elle constate : « *il n'y a pas lieu d'envisager la sortie du matériel avant au moins une année* », soit au mieux en juin-juillet 1940.

le programme G 1 n'est pas une de leurs priorités. En fait, les études seront pratiquement gelées pendant plusieurs mois avant l'intervention de l'équipe formée par le chef de bataillon Deygas de la section technique de l'infanterie et l'ingénieur militaire Lavirotte de l'atelier de Rueil sur décision du président du Conseil, ministre de la Défense nationale et de la Guerre, le 8 juin 1938 (lettre n° 5 665 s 1/12).

Cette équipe est créée pour « *entrer en relation au point de vue technique, avec les quatre*[1] *titulaires de marchés de prototypes de chars G 1 et leur donner, en commun accord, tous conseils et indications utiles en vue de la réalisation de ces matériels* ».

Dans cette lettre, le président du Conseil insiste sur le fait qu'en ce qui concerne les industriels, « *il convient en effet de leur laisser la responsabilité entière de la réalisation des prototypes* ». Après avoir reconnu que mis à part Renault, aucun des autres constructeurs n'a d'expérience en matière de char, le président du Conseil justifie la création de l'équipe Deygas-Lavirotte par le fait qu'« *il apparaît nécessaire de réaliser entre ces constructeurs et les services techniques du département de la Guerre une collaboration constante qui leur permettrait d'aboutir rapidement à la réalisation aux moindres frais de matériels rationnellement conçus et conformes aux desiderata du commandement.* »

Il est vrai que le manque d'expérience des constructeurs autres que Renault a entraîné quelques bourdes dont celle de Lorraine qui n'a pas hésité à placer le réservoir d'essence juste au-dessus du moteur.

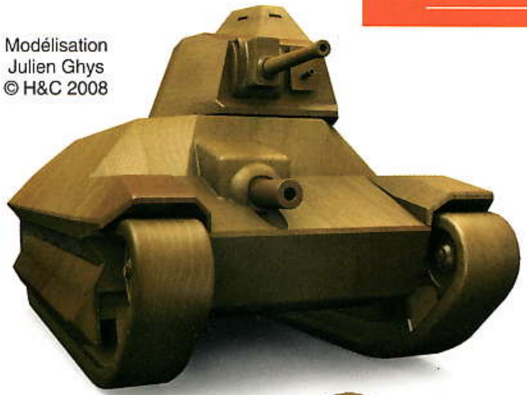
On frise même le burlesque chez **BDR** qui a entrepris la réalisation de sa maquette en bois dans un local isolé, tant pour des raisons de discrétion que de commodité vis-à-vis d'un programme qui ressemble à une danseuse. Lorsque début 1939, la commission souhaitera voir les trois maquettes bois existantes (Lorraine, Renault, BDR) réunies en un seul lieu, le BDR ne pourra répondre présent. À cela une bonne raison, la maquette complète ne peut être enlevée du local où elle se trouve à moins d'en abattre un mur !

Même chez **Renault**, l'on ne semble guère pressé d'entrer dans le détail du projet G 1[2].

Toujours dans sa lettre du 8 juin 1938, le président du Conseil précise : « *Par ailleurs, pour hâter la réalisation des prototypes de chars G 1, la carcasse ne sera pas fabriquée en acier à blindage, mais en tout autre métal, au choix du constructeur, permettant une élaboration plus rapide.* » Il est vrai que le programme G 1 est marginal par rapport aux fabrications en cours qui « pompent » toute la production d'acier à blindage (chars et marine).

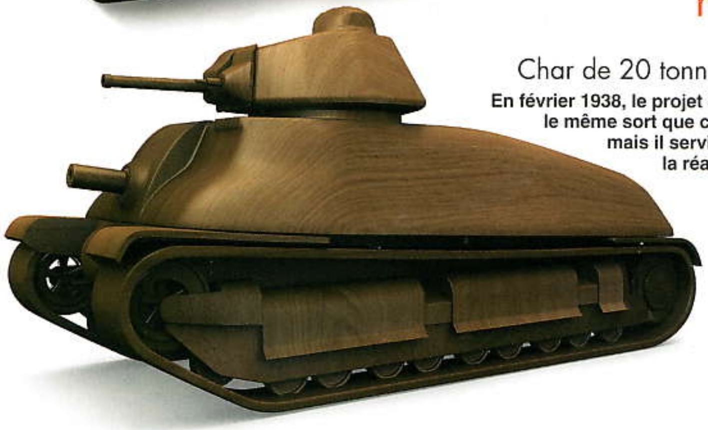
Les projets recalés

Modélisation
Julien Ghys
© H&C 2008



Char de 20 tonnes FCM

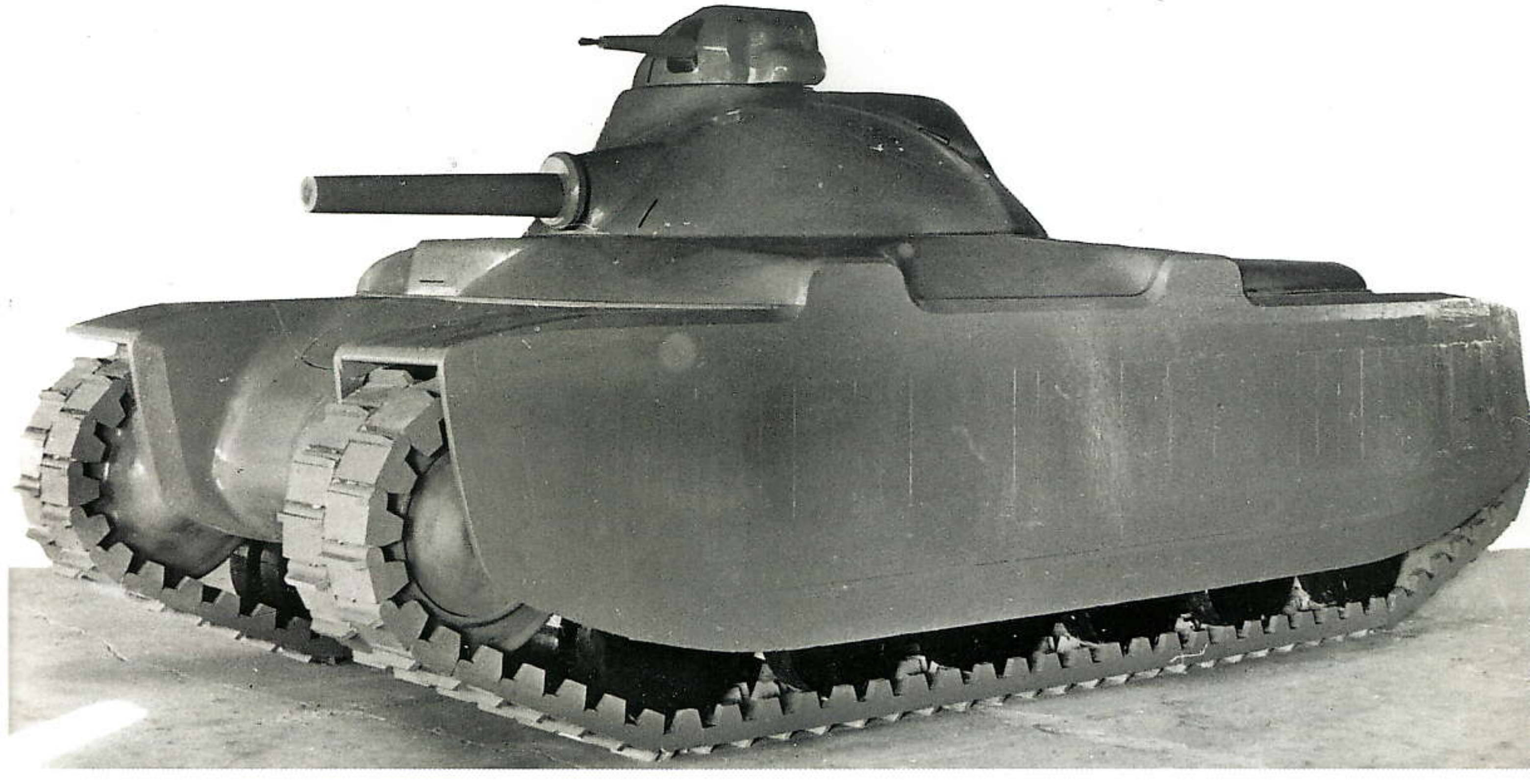
Le projet FCM est abandonné en février 1938, le bureau d'études du célèbre chantier naval se consacrant alors au programme de char dit de 45 t qui deviendra rapidement le char de forteresse de 60 t, puis de 120 t.



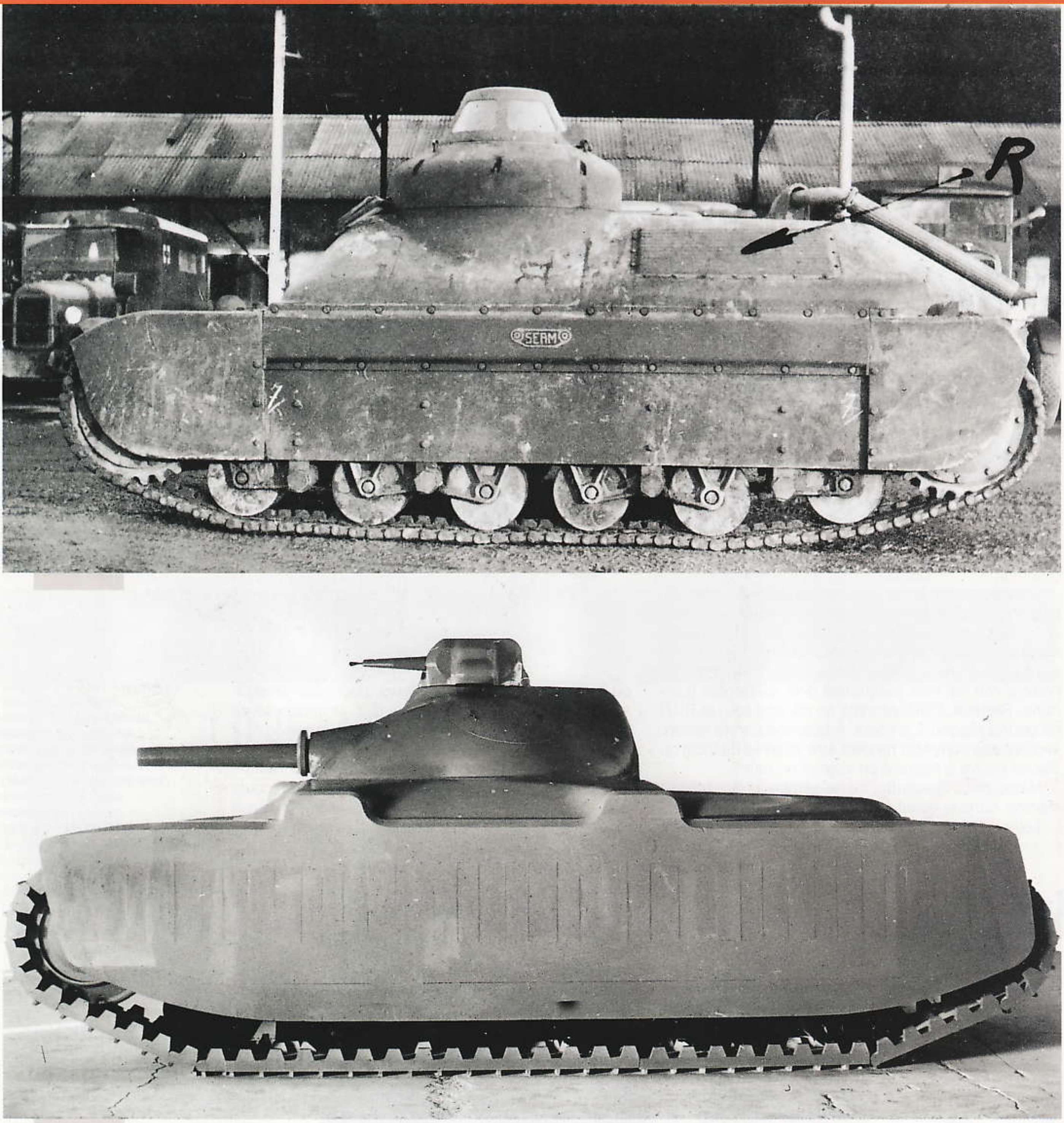
Char de 20 tonnes Somua

En février 1938, le projet Somua subit le même sort que celui de FCM, mais il servira de base à la réalisation d'un automoteur de 75 mm, le futur SAu 40.

ES MAXIMUM POUR UN 75 EN TOURELLE



Le projet Renault s'impose en 1938, du moins son concept de l'arme principale en tourelle qui devient la règle pour tous les constructeurs (sauf Poniatowski/SEAM) participant encore au programme.
(Coll. P. Touzin)



Cette comparaison entre les vues de profil gauche du char Poniatowki / SEAM *(en haut)* **et de la maquette Renault met en évidence la modernité du projet du constructeur de Billancourt. On remarque, sur le char SEAM, que l'engin est doté de barbotins à l'avant et à l'arrière. Ceci est lié au fait que chaque barbotin est entraîné par un moteur électrique, ce qui ne sera pas sans poser des problèmes de refroidissement qui ne seront jamais résolus.** *(Coll. P. Touzin)*

Le taureau du Vaucluse (Édouard Daladier) à l'unisson de la direction des fabrications d'armement, commence à voir rouge devant les langueurs du programme G 1. Comme nous le verrons plus loin, il chargera « vent du bas » dans quelques mois en prenant une série de mesures nécessaires mais pas très appréciées.

En juin 1938, les prévisions de mise en service sont les suivantes :

Poniatowski / SEAM : essais, commande de série début 1939, premières livraisons milieu 1940 ;

Lorraine : mise en fabrication du prototype, essais mi-1939, sortie 1941 ;

Renault : pas de prévision ;

BDR et **Fouga** (toujours là lui aussi) : trop lourds, dépassant 35 tonnes.

En fait, Renault qui pensait « coiffer » la SEAM a échoué et s'est même fait doubler par Lorraine.

Que s'est-il passé ? Nous laisserons la réponse au conseil consultatif de l'armement qui, le 1er juin 1938, examine l'ensemble des projets et fait le point sur leur état d'avancement.

La situation au 1er juin 1938

G 1 P (Poniatowski/SEAM)

« *Le prototype présenté en 1937 à Vincennes correspondait au programme du char de 20 tonnes, sauf en ce qui concerne la vitesse : 14 km/h au lieu de 40. De plus, la conception du train de roulement était mauvaise : chenilles non débordantes par rapport à la caisse.*

Poniatowski décide donc de mettre un moteur plus puissant[3] *et de modifier le train de roulement. Le char est à nouveau prêt à être expérimenté.*

Une dépêche de la 12e direction, n° 5 174-1/12 du 24 mai, vient de donner les instructions pour faire livrer le char à Vincennes après l'avoir équipé[4] *:*

– d'une tourelle à Rueil ;

– d'un poste de TSF au fort d'Issy. »

G 1 L (Lorraine)

« *La société Lorraine a réalisé une maquette en bois grandeur nature. Elle est prête à démarrer la fabrica-*

tion du prototype. Mais pour cela une décision urgente doit être prise en ce qui concerne la tourelle dont le char sera équipé. Le char en effet est destiné à recevoir une tourelle avec canon de 75 mm modèle 1897, tous azimuts.

L'avant-projet 20 tonnes de Lorraine comportait initialement un moteur Hispano-Suiza de 230 ch. Pour répondre à l'augmentation du poids, le projet G 1 L est équipé d'un moteur Panhard d'autorail de 450 ch. Avec un rapport puissance/poids de près de 15 ch/t, c'est le mieux motorisé de tous les projets G 1. Toutefois, cette modification entraîne un rehaussement du compartiment moteur arrière, interdisant au canon de tirer sous un angle négatif dans ce secteur. Lorraine se heurte aussi au problème de la carcasse de 16 tonnes due à Corpet-Louvet pour un char prévu à 20 tonnes et non à 30/35 tonnes. Par ailleurs, le train de roulement qui dérive directement de celui de la chenillette de ravitaillement n'a pas été conçu pour de telles masses, ce qui entraîne une mauvaise répartition au sol avec des pressions élevées. »

G 1 B (Baudet-Donon-Roussel)

« *Les tractations se poursuivent.*[5] *Des compléments d'information se sont révélés nécessaires avant de passer des marchés pour remanier les avant-projets,*

– soit dans le but d'améliorer certains organes

– soit dans le but de diminuer le poids qui risquerait d'excéder 35 tonnes. »

G 1 F (Fouga)

Au sujet de ce projet dont le tracé demeure non retrouvé à ce jour, les commentaires sont rigoureusement les mêmes que pour le G 1 B.

G 1 R (Renault)

« *Déjà en avril 1938, la commission avait émis un avis sur les tracés du G 1R (il a une largeur de 2,94 m). Le G 1 R doit faire 26 tonnes mais le G 1 R a des dispositions qui permettent un gain de poids tel que l'utilisation d'une suspension par barres de torsion. Munitions limitées au minimum du programme. Chambre de combat minimum pour 4 hommes. Toutefois, si on gagne ainsi 1,2 tonne, on perd avec le 75 en tourelle au lieu du 47 mm. On prescrit donc 30 tonnes pour le G 1 R. Le commandant Deygas estime que 10 mm de cotes au plancher, c'est trop faible. La conception du G 1 R est déduite du R 35, ce qui n'est pas une référence surtout pour la propulsion. Le G 1 R n'a pas de porte latérale. Il était pourtant prévu une porte de 60 x 70 cm. Le blindage latéral comporte un blindage extérieur de 50 mm et un blindage intérieur de 10 mm. Cela est critiqué.* »

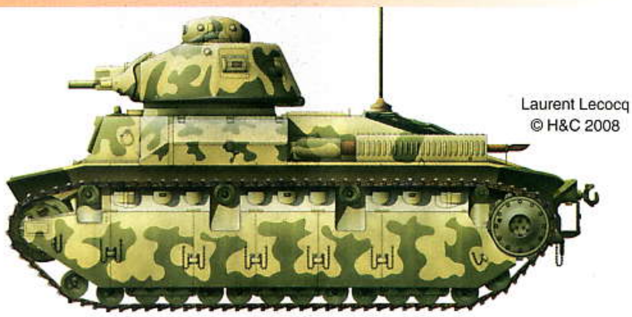
Le 1er juin c'est l'organisation de la tourelle qui est critiquée : « *ce projet comporte une tourelle à pivot central (dite affût à crinoline), proposée pour la première fois par le lieutenant-colonel Balland*[6]*. Le constructeur s'est heurté à de nombreuses difficultés pour mettre au point ce dispositif. La commission permanente d'organisation technique des chars étudie actuellement avec la maison Renault les améliorations qu'il est indispensable de mettre au point avant de démarrer la fabrication du prototype.*

Le lieutenant-colonel Balland propose un projet avec une tourelle accueillant uniquement l'armement, les personnels restant dans la caisse. Le canon de 75 mm est à chargement automatique, le pointage et l'observation s'effectuant par lunettes coudées. Ce principe

20 tonnes

D 2

Le char D 2, en intégrant certaines spécifications du char Somua modèle 1935, servira d'étalon au programme du char de 20 tonnes.

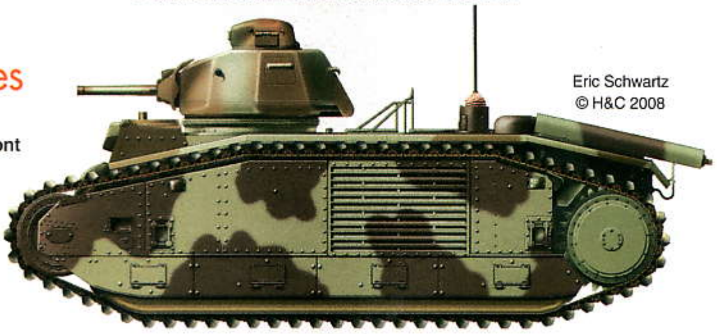


Laurent Lecocq
© H&C 2008

31 tonnes

B 1*bis*

Le char B 1*bis* dont le programme « 20 tonnes » avec 75 mm en casemate allait être, un temps, un concurrent direct.



Eric Schwartz
© H&C 2008

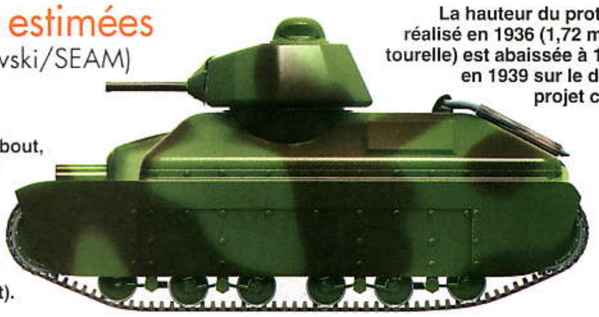
LES CONCURRENTS DU PROGRAMME G 1 Echelle constante 1/72

26 tonnes estimées

G 1 P (Poniatowski/SEAM)

La formule initiale de l'armement, conservée jusqu'au bout, est celle du B 1*bis* : 47 mm SA 35 en tourelle APX 4, 75 mm SA 35 (17 calibres) en casemate (montage B 1*ter* à débattement).

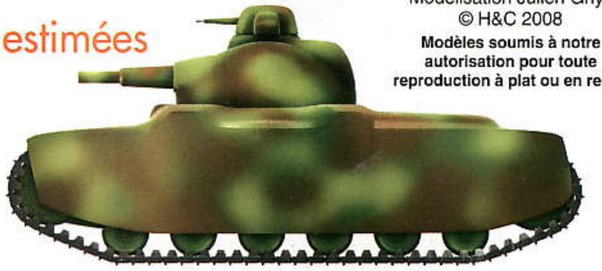
La hauteur du prototype réalisé en 1936 (1,72 m sans tourelle) est abaissée à 1,64 m en 1939 sur le dernier projet connu.



32 tonnes estimées

G 1 R (Renault)

Avec pseudo-tourelle Renault-Balland à canon de 75 mm (32 calibres) et moteur Renault de 350 chevaux.



Modélisation Julien Ghys
© H&C 2008

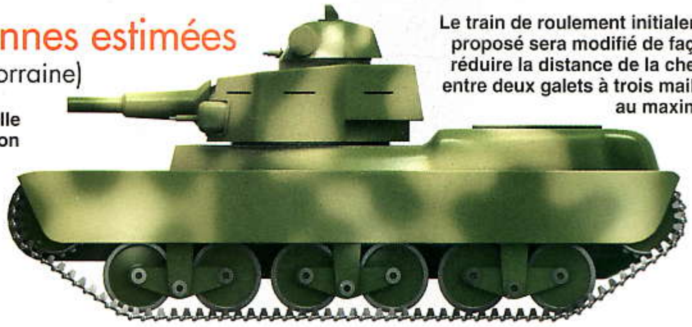
Modèles soumis à notre autorisation pour toute reproduction à plat ou en relief.

36 tonnes estimées

G 1 L (Lorraine)

Avec tourelle FCM à canon de 75 mm (32 cal.) et moteur Panhard de 450 chevaux.

Le train de roulement initialement proposé sera modifié de façon à réduire la distance de la chenille entre deux galets à trois maillons au maximum.

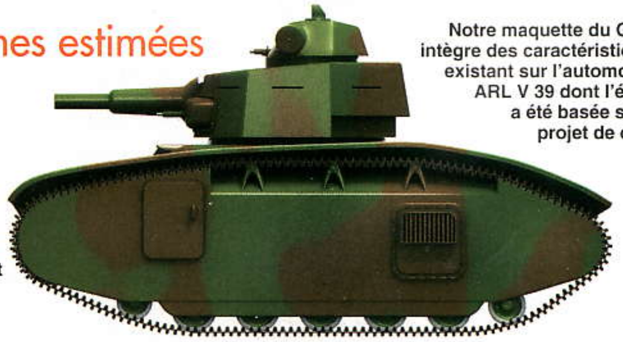


37,5 tonnes estimées

G 1 B (BDR)

Avec la même tourelle FCM à canon de 75 mm (32 calibres) et moteur thermique de 350 chevaux, vraisemblablement Renault avec transmission électrique.

Notre maquette du G 1 B intègre des caractéristiques existant sur l'automoteur ARL V 39 dont l'étude a été basée sur le projet de char.



---

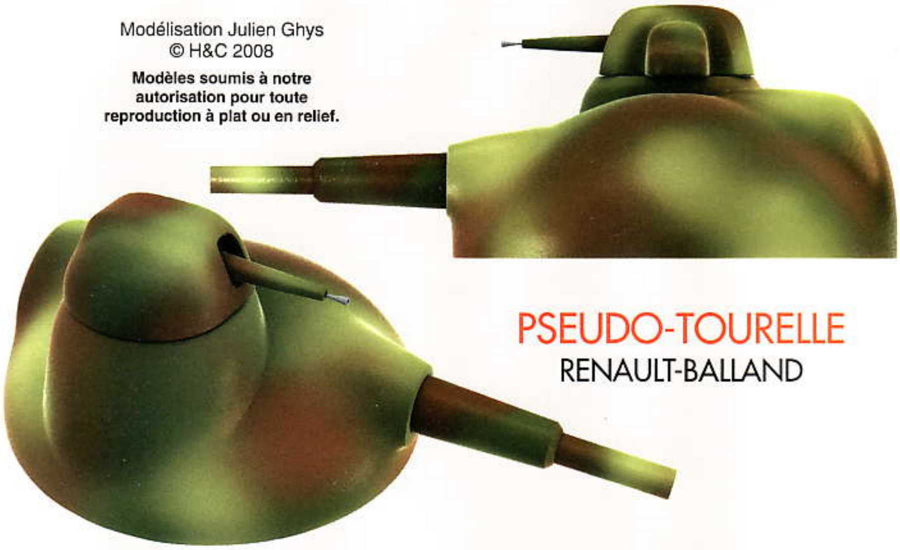
[3] Un Hispano-Suiza de 280 ch, 12 cylindres en V.

[4] En fait le châssis Poniatowski/SEAM ne recevra jamais son armement, tant pour la tourelle APX 4 que pour le 75 mm montage B 1*ter* en caisse, d'un montage délicat. En revanche, il recevra une fausse tourelle lestée au poids de l'APX 4 soit 2,5 t.

[5] L'avant-projet BDR équipé d'une tourelle de 75 mm a été examiné succinctement par la commission en février 1938 avant d'être confié à une sous-commission.

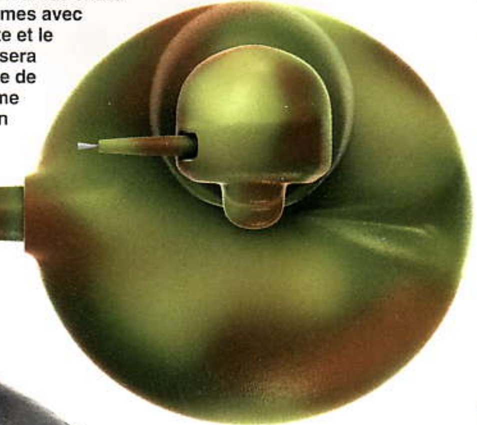
[6] A cette époque, chef de la section technique des chars de combat à la 1re direction.

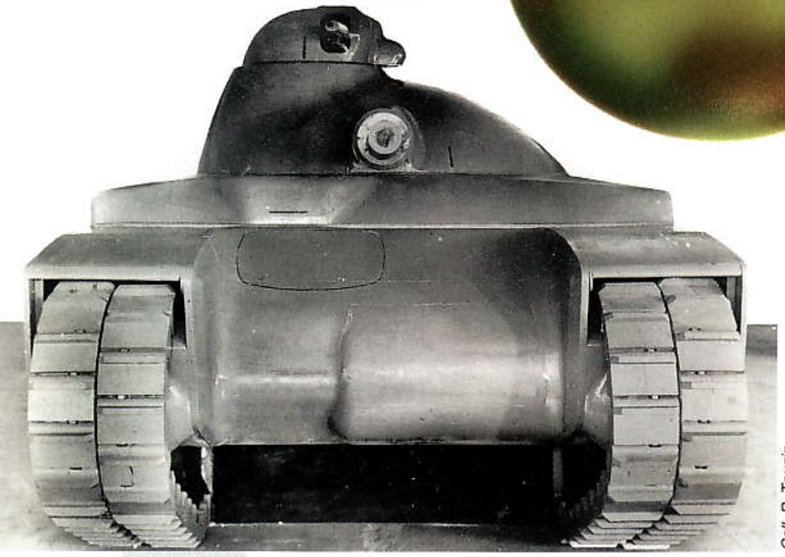
Modélisation Julien Ghys
© H&C 2008
Modèles soumis à notre autorisation pour toute reproduction à plat ou en relief.



PSEUDO-TOURELLE
RENAULT-BALLAND

Cette tourelle, dont on retrouvera le profil sur les chars soviétiques du type T 55, est à deux hommes avec le chef de char pointeur tireur sur la droite et le chargeur sur la gauche. Son élaboration sera difficile, principalement pour son système de rotation. Dépassée vis-à-vis du programme du 12 juillet 1938 imposant la stabilisation du canon pour le tir en marche et la présence d'un télémètre, elle aurait certainement cédé la place à la tourelle ARL 3 ou FCM, conformes au programme G 1.





Coll. P. Touzin

Imaginons « à travers le blindage » la position surélevée du chef de char qui, depuis le tourelleau, observe le terrain et assure la défense rapprochée du char avec sa mitrailleuse. Il peut aussi acquérir un objectif avec sa lunette de tir dont la visée est déportée par rapport au canon et faire feu grâce à une détente au pied (système de mise à feu qui équipait tous les chars allemands). La partie gauche de la tourelle s'efface progressivement vers le châssis, ce qui permet de gagner sur lamasse de la tourelle sans gêner le chargeur qui est situé plus bas, à hauteur des casiers à munitions situés dans la caisse et dont les pieds reposent sur une plate-forme solidaire du pivot central.

qui a l'avantage de diminuer le poids de la tourelle et donc de pouvoir [...] *prévoir sur un char de faible tonnage un armement plus puissant qu'avec les solutions admises actuellement, avait déjà fait l'objet d'une étude préliminaire avec l'APX pour le char B.* »[7]

Pour Renault, c'est un échec (provisoire) d'autant plus amer qu'il a été en 1937 à l'origine de l'évolution du programme. Dans une note rédigée à l'attention de l'auteur, l'ingénieur général Jacques Molinié, à l'époque jeune ingénieur principal de l'armement, précise à ce sujet que « *M. Restany, chargé d études du prototype Renault, pensa trouver la so tion (pour rester dans la limite des 25 tonnes) en adoptant une tourelle casemate à rotation limitée et un adoptant un moteur d'aviation dérivant des modèles de moteurs du char B 1bis (250 ch) et de l'AMC ACG 1 (180 ch). Son projet devint le projet majeur car c'était celui qui permettait le poids le moins élevé (masse à vide de 25 tonnes).*

Deux objections :

– l'absence de révolution totale pour les armes ;

– un ensemble mécanique de puissance insuffisante.

En fait, dans les études de la SAUR[8]*, le projet ACK (G 1) prenait la suite de l'AMC 35 R (ACG 1), dont la mise au point avait été très laborieuse et imparfaite.*[9] »

Mais l'on verra, dans notre prochain numéro, que Renault n'a pas dit son dernier mot.

Les projets de tourelle

En ce qui concerne les tourelles, le conseil consultatif de l'armement note, lors de cette réunion du 1er juin 1938, qu'en dehors de la **pseudo-tourelle Renault** commentée plus haut, deux projets existent :

– la tourelle **ARL 3** dont les grandes dimensions du chemin de roulement (1,88 m) nécessitent une caisse plus haute (cette tourelle est équipée d'un panier), plus longue et donc un char d'environ 35 tonnes (Lorraine, BDR, Fouga) ;

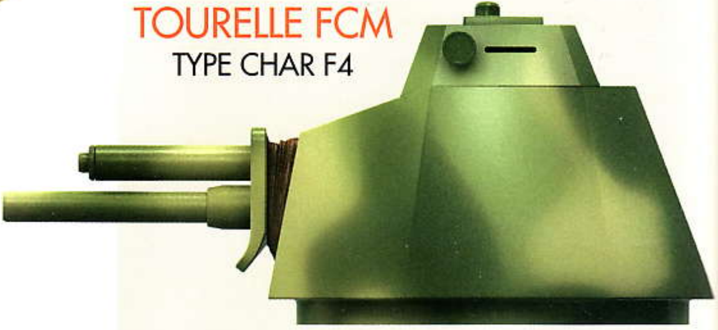
– la tourelle **FCM** qui a déjà été présentée pour équiper le char dit de 45 tonnes. Cette dernière, très spacieuse, a un diamètre de chemin de roulement légèrement moindre que celui de la tourelle ARL 3 (1,85 m). De plus, cette tourelle est dérivée de celle du char 2 C, solution connue qui donne toute satisfaction.

G 1 : un programme redoutable

Le 12 juillet 1938, la direction de l'infanterie émet une nouvelle fiche programme pour le char G 1 de 30 tonnes avec canon de 75 mm (32 calibres) en tourelle. En fait, la lecture du *programme des spécifications et des conditions de réception d'un char moyen dit G 1* prouve à l'évidence que plus aucun des cinq projets encore en lice (SEAM, Lorraine, Fouga, BDR et Renault), ne correspond aux ambitions de ses rédacteurs. Jugeons-en par l'énoncé des caractéristiques du futur char qui y sont ainsi présentées :

« *– puissance de feu du canon de campagne ;*

– large protection contre les canons antichars légers ;



TOURELLE FCM
TYPE CHAR F4

Les FCM qui avaient conçu la première tourelle de char triplace au monde pour le char de rupture FCM 2C de 1918, étaient bien placés pour étudier de nouvelles tourelles armées d'un canon de 75 mm.

Voici en premier lieu celle prévue pour le char de 45 tonnes F 4 (décembre 1937). Il s'agit de la version moderne, en acier laminé soudé, de la tourelle du char FCM 2C. Comme cette dernière, elle abrite une réserve d'urgence d'une vingtaine de cartouches de 75 mm. Notons le télémètre qui fait saillie de part et d'autre du tourelleau chef.

– tonnage compatible avec la mobilité stratégique nécessaire ;

– une vitesse de déplacement élevée. »

Le char doit comporter quatre hommes d'équipage (deux en caisse et deux en tourelle).

L'armement sera constitué par :

« *– un canon de 75 long à culasse automatique, tous azimuts* [non précisé, le 75 APX de 32 calibres] *;*

– une mitrailleuse de 7,5 mm, tous azimuts [en tourelleau d'observation] *;*

– une mitrailleuse de paroi à l'avant. »

L'approvisionnement en munitions est prévu à 100 cartouches de 75 mm minimum et 30 chargeurs pour mitrailleuse.

En ce qui concerne le poids, celui-ci est fixé à 30 tonnes à vide et à 32 tonnes maximum en ordre de combat. Il est bien précisé que « *tout projet de prototype correspondant à un tonnage en ordre de combat, dûment contrôlé, supérieur à 32 tonnes sera rejeté sans autre examen* ». Cette restriction formelle élimine d'office les projets Lorraine et BDR, qui dépassent tous les deux allègrement les 32 tonnes... à vide. Le projet Fouga est aussi menacé car estimé aux environs de 35 tonnes. Ne restent plus que le G 1 P armé d'un 47 en tourelle et, bien entendu, le G 1 R.

Les performances demandées sont les suivantes :

– vitesse maximum : 40 km/h

– vitesse moyenne sur route : 30 km/h

– vitesse sur piste : 20 km/h

– vitesse en terrain varié : 13 km/h

– autonomie sur route : 200 km minimum

– autonomie en terrain varié : 8 heures minimum

– gravissement sur rampe aménagée : 85 %

– gravissement sur rampe sur terrain naturel humide : 65 %

– franchissement vertical : 0,90 m minimum

– coupure à bord franc : 2,50 m

– hauteur d'étanchéité à l'eau : 1,20 m

La largeur hors-tout du char ne devra pas dépasser 2,94 m et sa hauteur sera aussi réduite que possible. La section hors-tout du char devra être comprise dans le gabarit SNCF. Pour le transport par voie ferrée, on prévoit la possibilité de démonter le tourelleau[10].

Concernant les chenilles, « *la pression maximum sous chenille ne devra pas dépasser 2 kg par centimètre carré*[11]. *En cas d'emploi de chenilles multiples* [solution Renault qui n'enthousiasme guère], *leur remplacement par une chenille simple sur les prototypes doit être facile. La circulation des brins* [de la chenille] *supérieurs en tunnel non accessible est interdite.* »[12]

Le moteur « *sera à essence ou au gasoil à refroidissement par eau ou par air. La mise en marche du moteur pourra s'effectuer :*

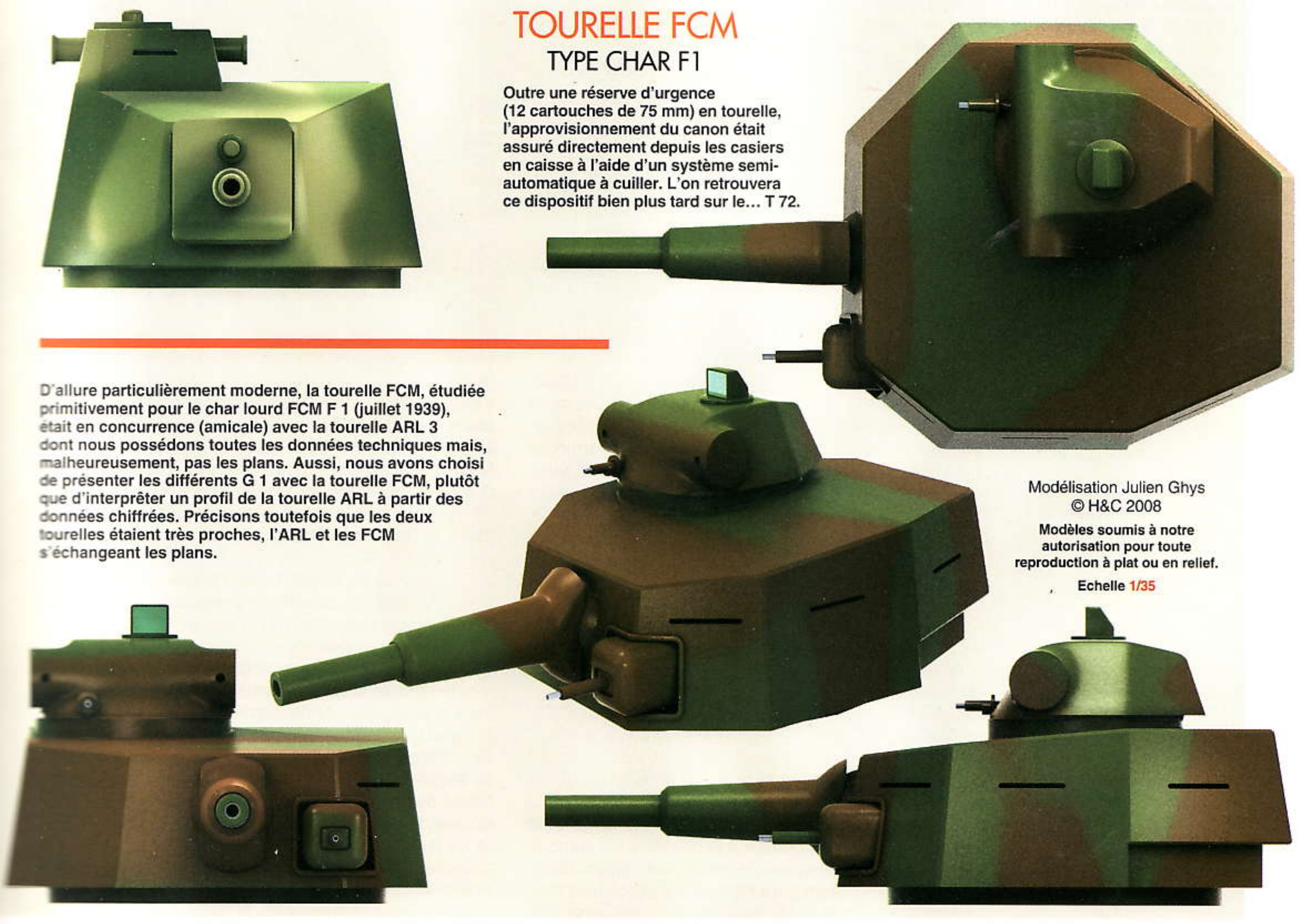
– au démarreur électrique

– à l'aide d'un démarreur auxiliaire ou à inertie

– on devra pouvoir tourner le moteur à la manivelle. »[13]. Pour le carburant, il est prévu comme sur le char B un réservoir de secours en cas de panne sèche sur le réservoir principal, qui puisse assurer au moins une heure de marche.[14]

L'équipement électrique sera prévu sous 12 ou 24 volts avec génératrice à régulateur et batteries d'accumulateur du type bloc acier au cadium nickel. L'équipement électrique sera conforme aux normes d'antiparasitage afin de recevoir un appareil radio (ER 51 modèle 1938 monté sur le B 1*bis* alors que pour le char de 20 tonnes, l'appareil retenu était l'ER 29 de cavalerie).

Le blindage de 60 mm maximum « *aux endroits sensibles* », c'est-à-dire sur les parties à faible incidence d'inclinaison, ne devra pas être dédoublé, mais homogène. À cet égard, les rédacteurs refusent la solution que les industriels ont employée pour passer de 40 à



TOURELLE FCM

TYPE CHAR F1

Outre une réserve d'urgence (12 cartouches de 75 mm) en tourelle, l'approvisionnement du canon était assuré directement depuis les casiers en caisse à l'aide d'un système semi-automatique à cuiller. L'on retrouvera ce dispositif bien plus tard sur le... T 72.

D'allure particulièrement moderne, la tourelle FCM, étudiée primitivement pour le char lourd FCM F 1 (juillet 1939), était en concurrence (amicale) avec la tourelle ARL 3 dont nous possédons toutes les données techniques mais, malheureusement, pas les plans. Aussi, nous avons choisi de présenter les différents G 1 avec la tourelle FCM, plutôt que d'interpréter un profil de la tourelle ARL à partir des données chiffrées. Précisons toutefois que les deux tourelles étaient très proches, l'ARL et les FCM s'échangeant les plans.

Modélisation Julien Ghys
© H&C 2008

Modèles soumis à notre autorisation pour toute reproduction à plat ou en relief.

Echelle 1/35

NOTES

[7] Ce concept de tourelle reviendra dans l'air du temps au cours des années 1970 pour différents projets d'engins blindés dont l'un des avant-projets du char Leclerc.

[8] Société anonyme des usines Renault.

[9] Ce point très important du passage « par glissement » entre l'ACG 1 (AMC 35) et l'ACK 1 (char G 1 R) fera l'objet d'une étude de François Vauvillier.

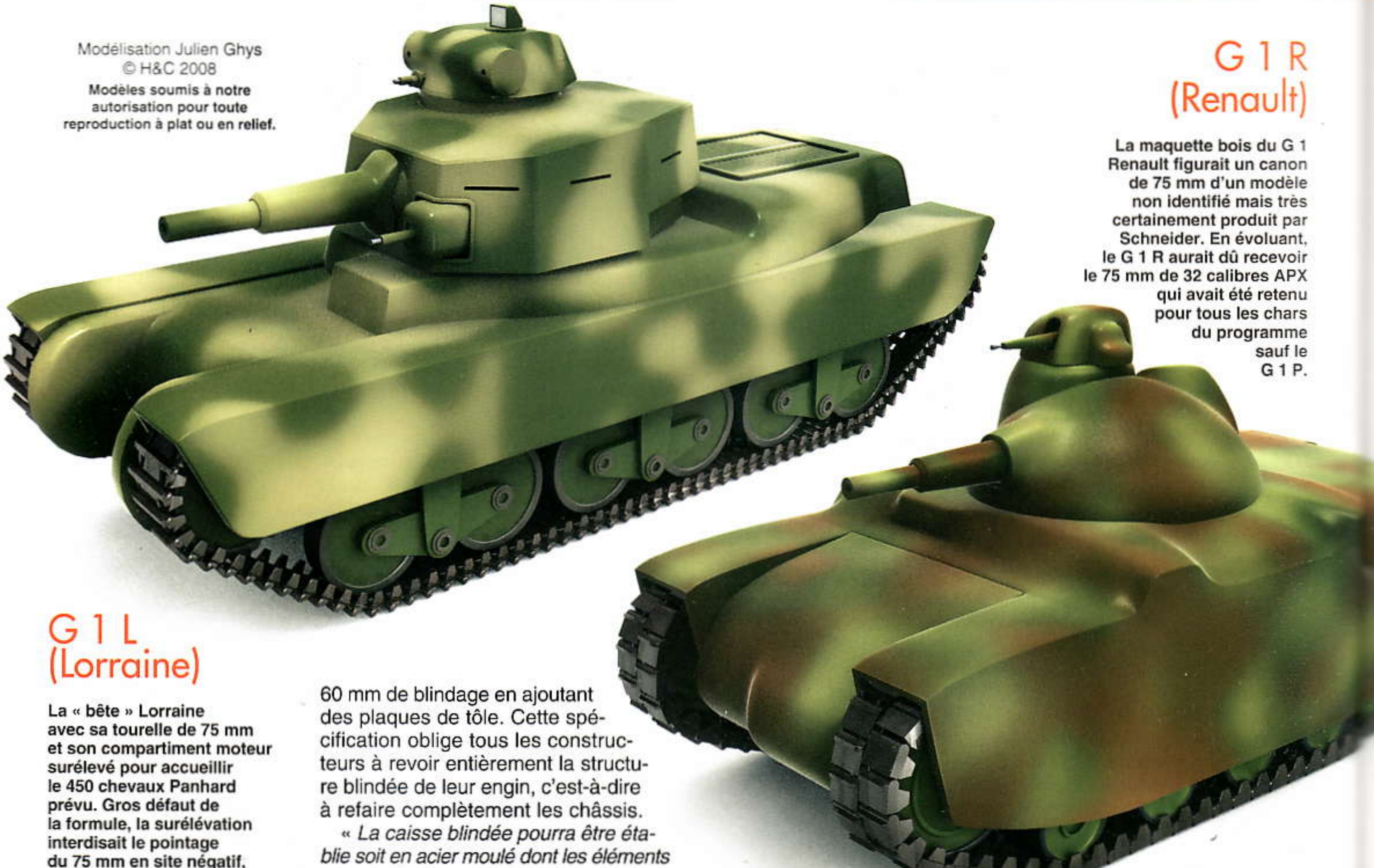
[10] Particularité du projet de tourelle ARL 3, concurrente avec la FCM de la pseudo-tourelle Renault.

[11] Cette spécification élimine le G 1 Lorraine dont la pression au sol est largement supérieure avec 6 kg/cm² sur sol dur.

[12] C'est le cas du projet Renault dont la protection du train de roulement n'est pas amovible, un plaisir pour changer de chenille.

[13] Ce genre de dispositif monté sur le char Panther sera très apprécié par les équipages allemands, principalement sur le front russe.

[14] Soulignons qu'en 1940, beaucoup d'équipages de chars B ignoreront ce dispositif, ce qui entraînera de nombreux abandons « *sur panne sèche* » du réservoir principal.



Modélisation Julien Ghys
© H&C 2008
Modèles soumis à notre autorisation pour toute reproduction à plat ou en relief.

G 1 R (Renault)

La maquette bois du G 1 Renault figurait un canon de 75 mm d'un modèle non identifié mais très certainement produit par Schneider. En évoluant, le G 1 R aurait dû recevoir le 75 mm de 32 calibres APX qui avait été retenu pour tous les chars du programme sauf le G 1 P.

G 1 L (Lorraine)

La « bête » Lorraine avec sa tourelle de 75 mm et son compartiment moteur surélevé pour accueillir le 450 chevaux Panhard prévu. Gros défaut de la formule, la surélévation interdisait le pointage du 75 mm en site négatif, tourelle à 6 heures.

60 mm de blindage en ajoutant des plaques de tôle. Cette spécification oblige tous les constructeurs à revoir entièrement la structure blindée de leur engin, c'est-à-dire à refaire complètement les châssis.

« *La caisse blindée pourra être établie soit en acier moulé dont les éléments seront réunis par des boulons ou des goujons en acier spécial, soit en acier laminé soudé électriquement.* » Le programme qui admet le boulonnage, l'écarte néanmoins sous forme de mise en garde : « *en tout état de cause, il sera tenu le plus grand compte, dans l'appréciation de la valeur de la caisse, de la suppression des liaisons par boulons.* »

C'est là aussi une pierre dans le jardin de Renault dont les éléments de la caisse sont assemblés par boulonnage.

À travers cette spécification, on constate la préférence des rédacteurs pour les blindages laminés soudés dont la technique a été mise au point dans le cadre du programme de la marine pour les cuirassés de la classe *Jean Bart*. Cette technique est réputée plus résistante aux agressions que l'acier moulé, ce que démentent formellement les partisans du moulé.

Le confort du personnel fait l'objet de soins particulier avec en premier l'obligation de prévoir plusieurs portes d'évacuation. Le char doit comprendre une porte, en principe latérale, de 60 x 70 cm pour permettre l'entrée facile du personnel et la sortie facile d'un blessé. Cette disposition se retrouve sur le B 1 et le Somua [15]. Outre l'accès sur le glacis avant pour le mécanicien, deux sorties de secours, l'une sur le toit et l'autre au plancher, doivent être prévues au moins.

Un siège conducteur réglable en hauteur et en longueur est également prévu, ainsi que des matelassures pour protéger le conducteur et le chef de char contre les chocs.

La hauteur de la chambre de combat devra être comprise entre 1,05 et 1,20 m.

L'engin devra disposer d'une protection collective contre les gaz de combat mais aussi semi-collective.

La protection contre l'incendie dans le compartiment moteur sera assurée par un dispositif semi-automatique au bromure de méthyle, Tecalemit ou équivalent, qui viendra renforcer l'extincteur fourni dans le lot de bord et plus spécialement destiné à la chambre de combat.

Par ailleurs, le programme insiste sur l'organisation du blindage qui devra permettre un remplacement facile et rapide du moteur et des organes de transmission.

Un saut dans l'avenir... indéterminé

Mais si les spécifications qui concernent le châssis et les organes mécaniques n'ont rien d'exceptionnel et font toutes appel à des techniques connues, même pour les plus récentes (blindages laminés soudés), il en va autrement pour la partie organes de combat, que ce soit la vision ou l'armement.

Sur le plan de la vision, le char est réputé aveugle. Les rédacteurs du programme vont donc s'attacher sinon à supprimer, du moins à limiter fortement ce défaut.

Pour eux, il faut tout d'abord que le char puisse voir où il met les pieds. Ce n'est pas toujours évident, et faute d'une large vision, les pilotes de chars, pour s'assurer un champ de vision convenable, n'hésitent pas à louvoyer de gauche à droite comme le prescrit le règlement, offrant ainsi aux coups de l'ennemi les flancs de leur engin [16]. Trop souvent, et cela est remarqué en manœuvres, les pilotes laissent ouvert le capot de conduite afin d'obtenir un champ de vision maximum. Au combat, cette facilité risque fort d'attirer les coups de l'ennemi [17].

Ce n'est donc pas par hasard si l'article XXI du programme place en priorité les possibilités de vision du mécanicien pilote.

Ce dernier disposera :

– d'un capot de conduite lui permettant de passer rapidement de la vision pour la marche sur route ou en terrain varié « *loin de l'ennemi* » [18] à la vision protégée en principe au moyen d'un épiscope, type Chrétien. Cet organe sera disposé de façon à permettre la vision du terrain à 1,50 m devant les chenilles, le char étant horizontal [19]. L'ouverture minimum du capot de conduite sera, loin de l'ennemi, de 20 x 15 cm, soit inférieure au fameux H + L (hauteur + largeur) du canon de 25 mm antichar, à moins d'un coup heureux.

Des fentes latérales à droite et à gauche permettront au mécanicien l'observation de l'extrémité des chenilles

---

NOTES

[15] Les G 1 P et G 1 R en sont dépourvus.

[16] Principal talon d'Achille des chars B 1 *bis* en 1940. De surcroît, ce mode de conduite entraîne une consommation de carburant excessive pour un char qui n'est déjà pas riche en la matière.

[17] Ce qui, malheureusement, se vérifiera lors des combats de mai-juin 1940. Des cas de mécaniciens décapités par des tirs antichars redoutablement précis existent.

[18] Toujours la notion du front organisé où l'on connaît la position de l'ennemi au mètre près.

[19] Cette spécification répond au problème largement évoqué pendant le second semestre 1937, de la détection à vue des mines antichars.

et des chars voisins. Le champ de vision horizontal du mécanicien sera de 200°. À cela, on s'empresse d'ajouter que « *le chef de char disposera des moyens de vision de la tourelle* », c'est-à-dire tous azimuts. Ainsi, la relation chef de char/mécanicien est-elle mise en avant, le mécanicien s'assurant où le char met les pieds, le chef de char s'inquiétant de l'endroit où il les mettra.

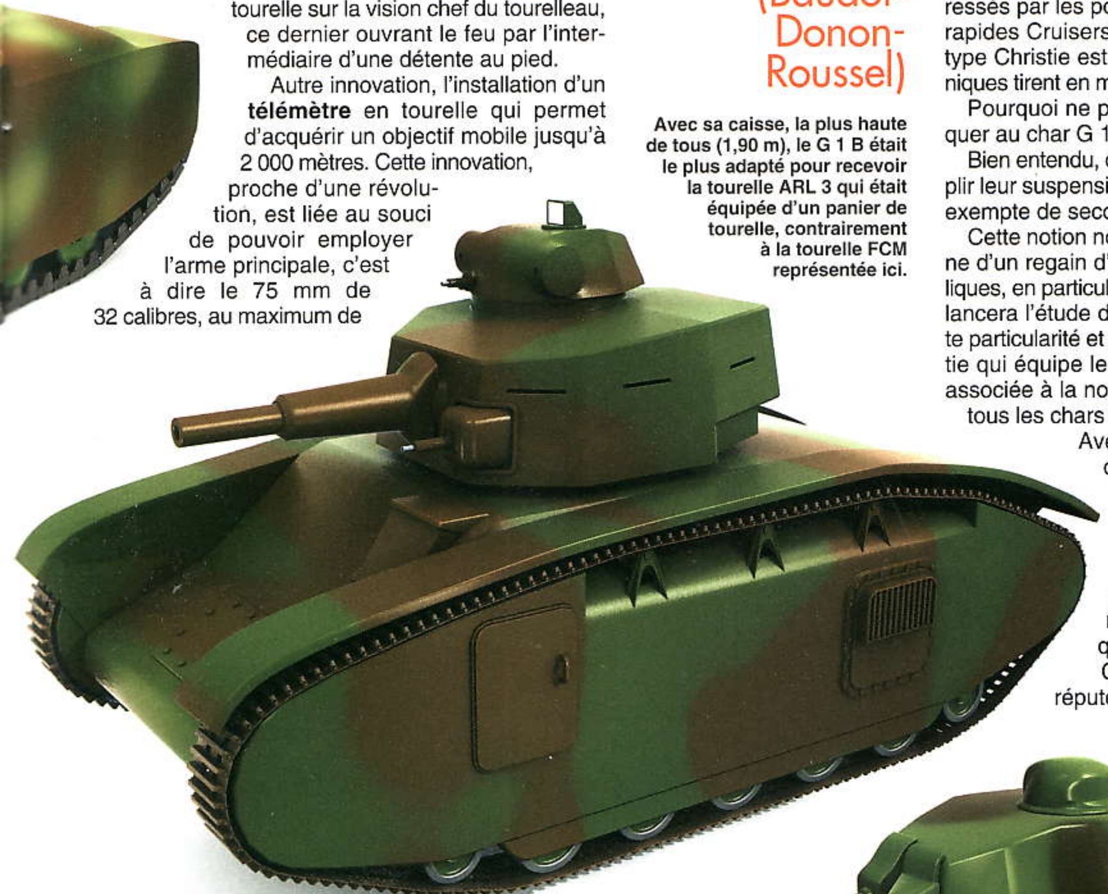
Cette relation est confortée par un système d'interphone qui permet aux deux responsables de la direction du char de communiquer ensemble, à la voix.

Mais c'est en tourelle que fleurissent les innovations.

Celle-ci est prévue à deux hommes, le chef de char, pointeur tireur, et le pourvoyeur (chargeur).

Le chef de char dispose d'un tourelleau d'observation dont le mouvement est indépendant de la tourelle avec épiscopes et périscope à grand champ. Le tourelleau est équipé d'une mitrailleuse. Tout cela n'est pas sans évoquer le futur tourelleau TOP 7 de l'AMX 30, d'autant qu'un dispositif permet de rallier la tourelle sur la vision chef du tourelleau, ce dernier ouvrant le feu par l'intermédiaire d'une détente au pied.

Autre innovation, l'installation d'un **télémètre** en tourelle qui permet d'acquérir un objectif mobile jusqu'à 2 000 mètres. Cette innovation, proche d'une révolution, est liée au souci de pouvoir employer l'arme principale, c'est à dire le 75 mm de 32 calibres, au maximum de sa portée pratique. Des essais menés en 1938 avec les prototypes d'automoteurs de 75 mm ARL et Somua ont confirmé la possibilité de télémétrer un objectif jusqu'à 2 000 m dans de bonnes conditions. Cette découverte aura une influence néfaste sur l'avenir des automoteurs. En effet, on s'interrogera alors sur le besoin réel en automoteurs dont le champ de tir est d'environ 12° alors que le G 1 offrira pour une puissance de feu identique un champ de tir à 360°.



G 1 B (Baudot-Donon-Roussel)

Avec sa caisse, la plus haute de tous (1,90 m), le G 1 B était le plus adapté pour recevoir la tourelle ARL 3 qui était équipée d'un panier de tourelle, contrairement à la tourelle FCM représentée ici.

Avec le télémètre, le G 1 prend sur tous les autres chars existant au monde une supériorité considérable avec son allonge de 2 000 mètres alors qu'aucun char équipé seulement d'une lunette ne peut acquérir un objectif en tir direct à plus de 800 mètres. Outre son télémètre, le 75 mm du G 1 sera équipé d'une lunette grossissement 4 champs minimum de 200 millièmes.

Dans le programme, le 47 mm (50 calibres) prévu initialement en monte interchangeable avec le 75 mm (32 calibres) a disparu. À cela, deux raisons :

– d'une part, le char G 1 apparaît comme un automoteur d'artillerie tous azimuts ;

– d'autre part, les études portant sur de nouveaux obus de rupture (OR) de 75 mm à coiffe ou sous-calibrés permettent d'obtenir avec le canon de 32 calibres une puissance de perforation égale, voire supérieure à celle du 47 de 50 calibres. Ce sera le futur OR modèle 1940.

Son télémètre en tourelleau aurait assuré au G 1 une supériorité considérable

Mais avec le télémètre, on va aller encore au-delà de l'allonge. En effet, l'on demande la possibilité de tir en marche à la vitesse de l'ordre de 10 km/h en terrain varié. Spécification que remplira plus tard, et de bien meilleure façon, le char Leclerc.

Cette idée du tir en marche vient de l'école britannique. En effet, les Français qui se rendent périodiquement en Grande-Bretagne pour suivre l'évolution de la question chars outre-Manche, ont été fort intéressés par les possibilités de tir en marche des chars rapides Cruisers. La souplesse de la suspension du type Christie est la base de tout, même si les Britanniques tirent en marche à la lunette et non au télémètre.

Pourquoi ne pas reprendre cette idée pour l'appliquer au char G 1 ?

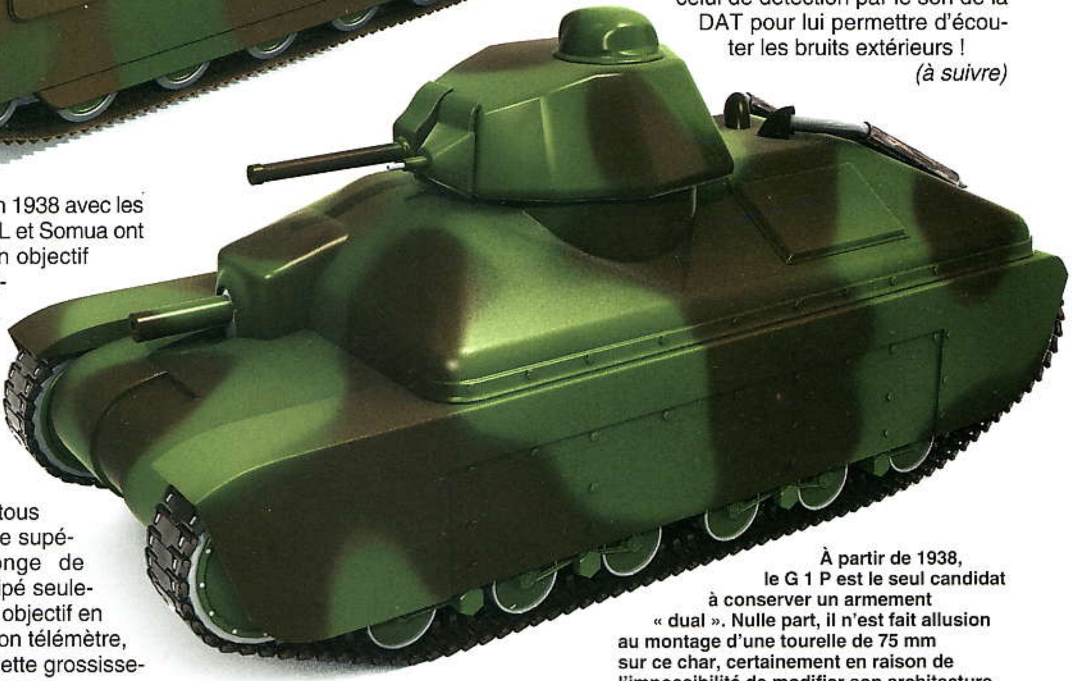
Bien entendu, on demandera aux industriels d'assouplir leur suspension pour obtenir une plate-forme de tir exempte de secousses brutales.

Cette notion nouvelle du tir en marche sera à l'origine d'un regain d'intérêt pour les suspensions hydrauliques, en particulier pour le char B 1 *ter*. En 1939, l'AMX lancera l'étude d'un char de cavalerie possédant cette particularité et doté du train de roulement type Christie qui équipe le Cruiser A 13. La télémétrie optique associée à la notion du tir en marche sera étendue à tous les chars de bataille ou de forteresse futurs.

Avec ce programme, l'infanterie prévoit de s'équiper d'un char ultra-moderne, rapide, d'une puissance de feu élevée, capable de progresser à la vitesse de 10 km/h tout en tirant et ceci plus vite (le 75 mm de 32 calibres est équipé d'un système semi-automatique de chargement) et plus loin que ses adversaires potentiels.

Comble du raffinement, le char étant réputé sourd, on prévoit, hors programme, de l'équiper d'un système dérivé de celui de détection par le son de la DAT pour lui permettre d'écouter les bruits extérieurs !

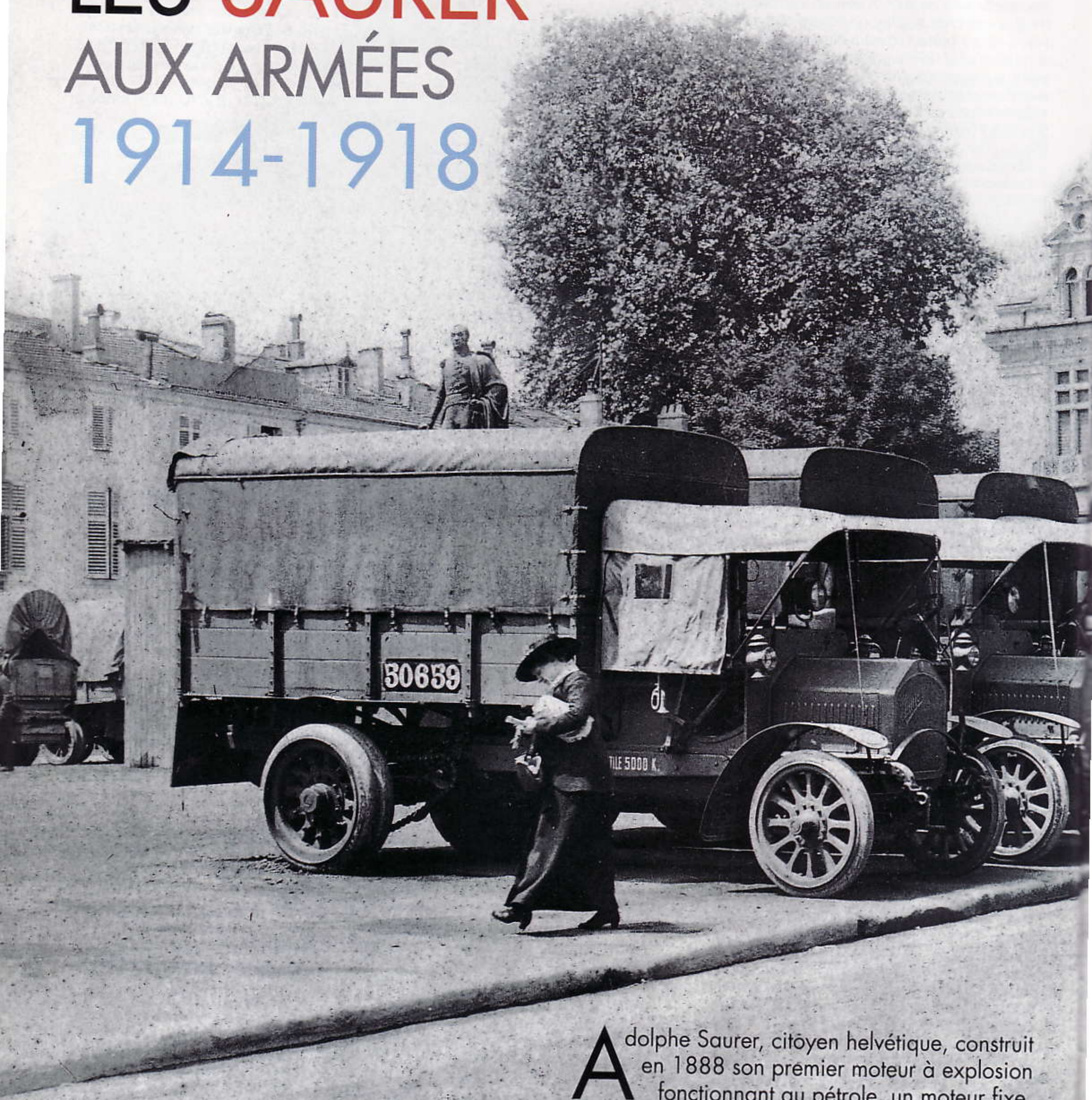
(à suivre)



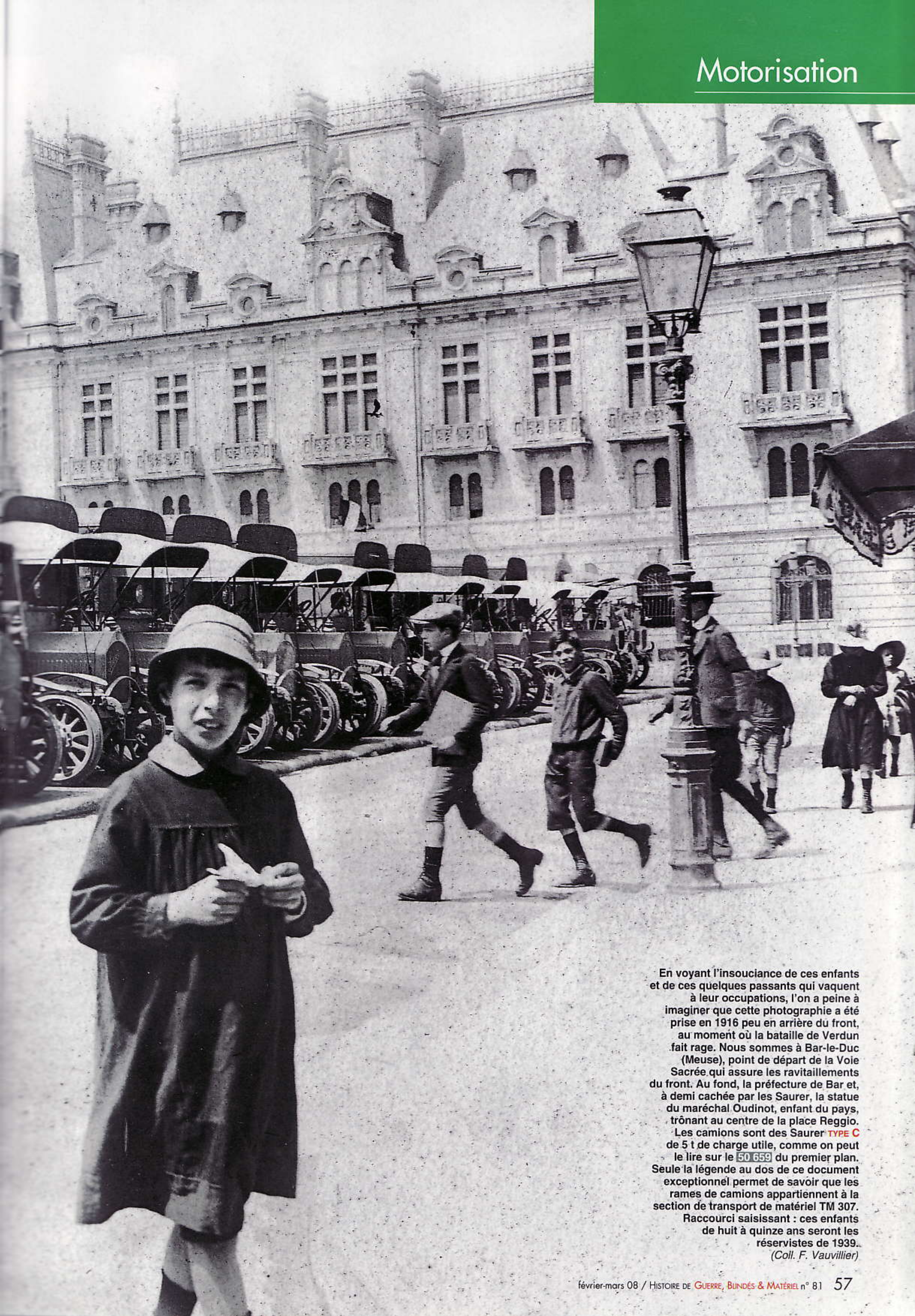
G 1 P (Poniatowski/SEAM)

À partir de 1938, le G 1 P est le seul candidat à conserver un armement « dual ». Nulle part, il n'est fait allusion au montage d'une tourelle de 75 mm sur ce char, certainement en raison de l'impossibilité de modifier son architecture générale sauf à rendre verticales les parois de la chambre de combat pour obtenir un puit de tourelle d'un diamètre minimum de 1,85 m compatible avec la tourelle FCM.

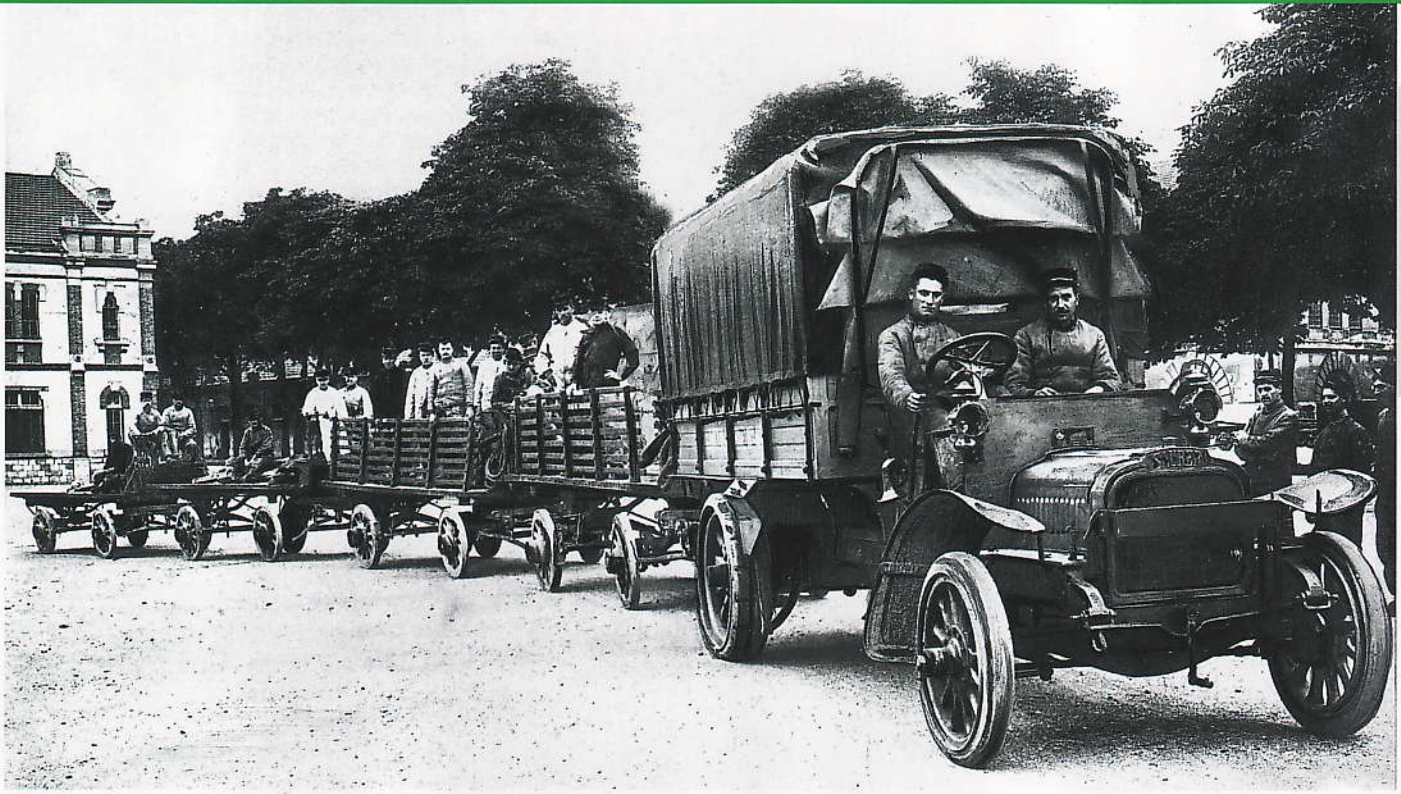
LES SAURER AUX ARMÉES 1914-1918



Adolphe Saurer, citoyen helvétique, construit en 1888 son premier moteur à explosion fonctionnant au pétrole, un moteur fixe. Huit ans plus tard sort la première voiture automobile Saurer et, dès le début du XX^e^ siècle, l'industriel d'Arbon (Suisse) se spécialise dans les « automobiles industriels ». Installant progressivement des usines dans différents pays (France, Allemagne, Autriche, États-Unis), Saurer devient en quelques années une marque internationale, la première d'entre elles par son ampleur. C'est à la branche française, établie à Suresnes (Seine) en 1908, que nous allons nous intéresser dans ces pages.



En voyant l'insouciance de ces enfants et de ces quelques passants qui vaquent à leur occupations, l'on a peine à imaginer que cette photographie a été prise en 1916 peu en arrière du front, au moment où la bataille de Verdun fait rage. Nous sommes à Bar-le-Duc (Meuse), point de départ de la Voie Sacrée qui assure les ravitaillements du front. Au fond, la préfecture de Bar et, à demi cachée par les Saurer, la statue du maréchal Oudinot, enfant du pays, trônant au centre de la place Reggio. Les camions sont des Saurer TYPE C de 5 t de charge utile, comme on peut le lire sur le 50 659 du premier plan. Seule la légende au dos de ce document exceptionnel permet de savoir que les rames de camions appartiennent à la section de transport de matériel TM 307. Raccourci saisissant : ces enfants de huit à quinze ans seront les réservistes de 1939.
(Coll. F. Vauvillier)



Constructeur suisse établi à Arbon, Saurer participe à des concours internationaux à partir de 1907 (Belgique, Allemagne et Angleterre). L'année suivante, il réussit brillamment son entrée en France en se classant premier au concours de 1908 dans trois catégories intéressant les ministères du Commerce et des Travaux publics (camions de 2 t à 3 t, camions de plus de 3 t, omnibus de 10 à 20 places). Mais, constructeur étranger, il n'est pas alors admis aux épreuves spécifiques du ministère de la Guerre, lequel précise bien, depuis le premier concours organisé en 1905 de concert avec l'Automobile-club de France, que seuls pourront participer à la « *catégorie distincte* » constituée sous son égide, les véhicules « *construits en France et par des constructeurs français* ».

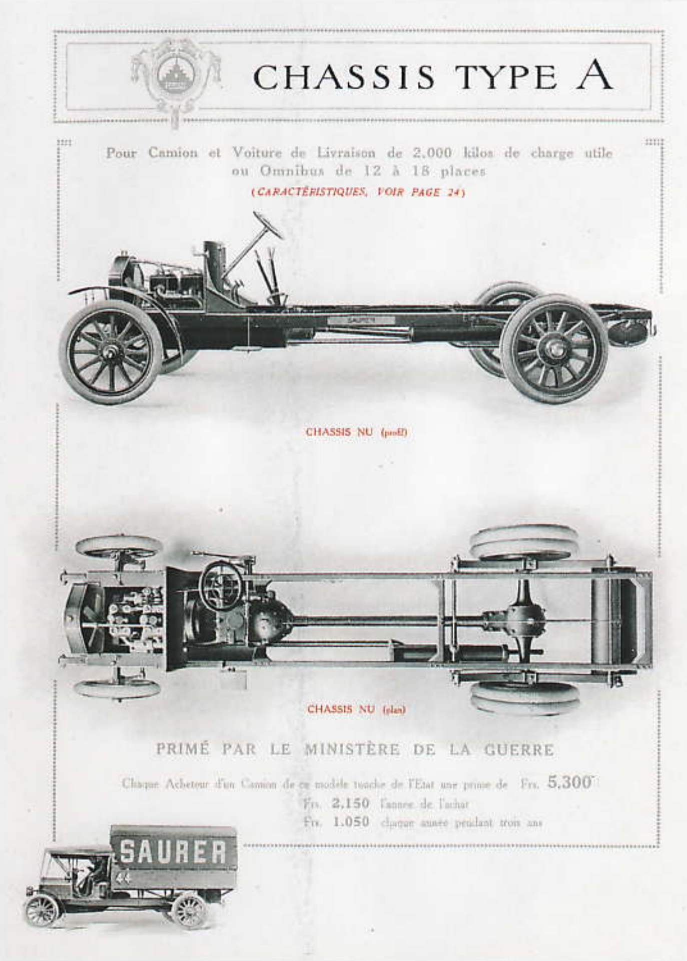
Afin de surmonter cette difficulté, et fort de son premier succès en France où il entrevoit avec justesse des débouchés importants, Adolphe Saurer implante au plus vite une petite usine sur le quai de Suresnes (Seine), commune située à l'ouest de Paris, de l'autre côté du fleuve, séparé de la capitale par le bois de Boulogne. Cette situation nouvelle lui permet de se présenter au concours français de véhicules industriels d'octobre-novembre 1909 en tant que constructeur national. Et donc aux épreuves militaires aussi.

1909-1914 : la consécration en France

Dans les quatre catégories auxquelles Saurer participe en 1909, c'est le triomphe, avec une quadruple première place dans les catégories de 2 t, 3 t, 6 t avec remorque et omnibus de 20 places. Mais surtout, l'un des modèles Saurer, le *camion automobile de 3 tonnes type B*, est reçu aux primes du ministère de la Guerre, c'est-à-dire qu'il va bénéficier d'une incitation financière à l'achat[1]. Au-delà du prestige conféré par les premières places au classement, une telle prime constitue évidemment le meilleur argument publicitaire qui soit pour tous les constructeurs de poids lourds.

L'année suivante, Saurer développe son implantation à Suresnes grâce au rachat de la vaste usine Darracq-Serpollet qui, construite pour y produire des camions et omnibus à vapeur, se trouvait désaffectée depuis deux ans. Le 1er avril 1910, l'industriel d'Arbon y effectue sa « *définitive et grandiose installation en France* », comme l'indique, non sans emphase, son catalogue. Désormais, « Saurer, usines à Suresnes » est devenu un constructeur authentiquement français et sa production, tout en conservant une parenté avec celle de la maison-mère helvétique, devient indépendante de celle-ci : « *nos machines-outils* [...] *assurent l'usinage de toutes les pièces mécaniques de nos châssis, sans exception, y compris les essieux et leur garniture. Rien n'est fait au dehors* ». De fait, les modèles de camions et omnibus de Suresnes seront au fil des années, de plus en plus différenciés de leurs homologues construits à Arbon.

À l'issue des épreuves d'endurance de juillet-août 1911, deux *tracteurs-porteurs* de Saurer-Suresnes se voient primés par le ministère de la Guerre. Ces modèles, présentant la particularité d'être adaptés à la traction d'une remorque qui double leur charge utile, sont les **type B** (empattement de 3,90 m, poids à vide



CHASSIS TYPE A

Pour Camion et Voiture de Livraison de 2.000 kilos de charge utile
ou Omnibus de 12 à 18 places
(*CARACTÉRISTIQUES, VOIR PAGE 24*)

CHASSIS NU (profil)

CHASSIS NU (plan)

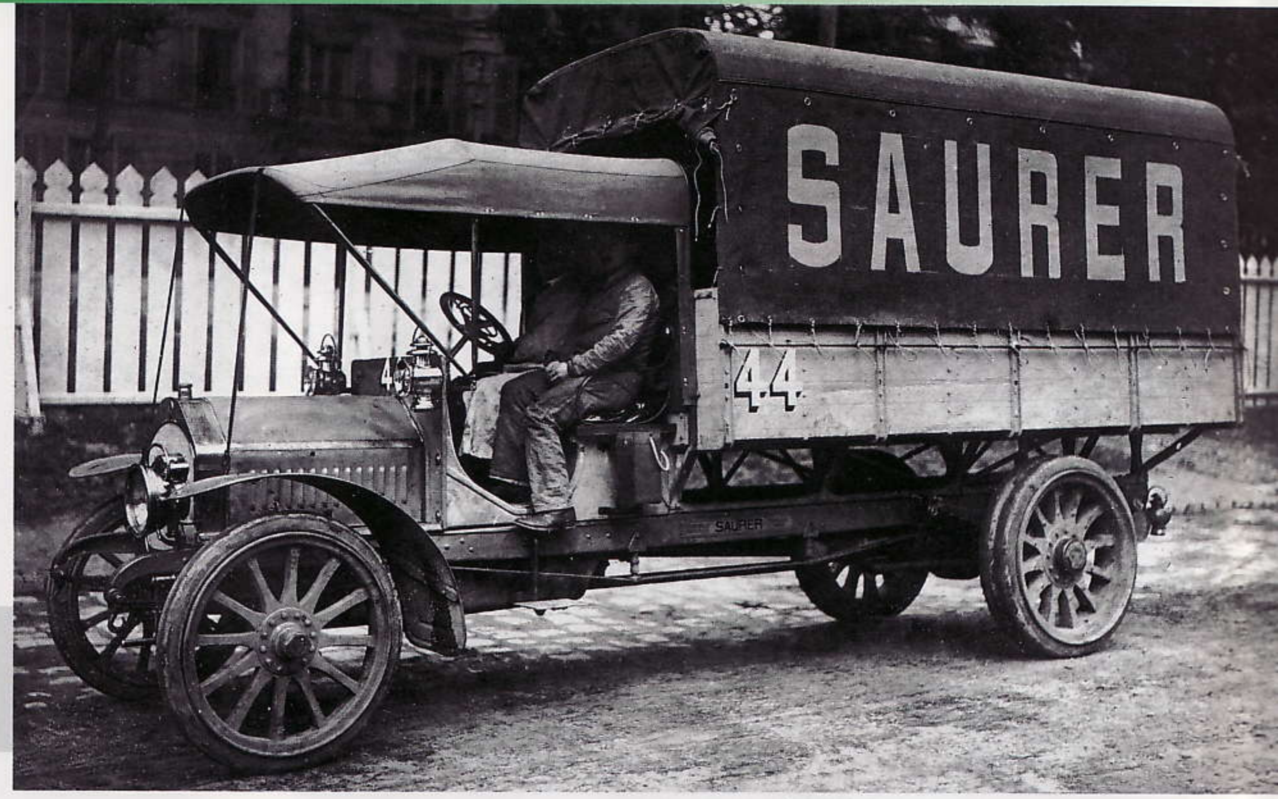
PRIMÉ PAR LE MINISTÈRE DE LA GUERRE

Chaque Acheteur d'un Camion de ce modèle touche de l'Etat une prime de Frs. 5.300
Frs. 2.150 l'année de l'achat
Frs. 1.050 chaque année pendant trois ans

---

[1] En vertu de l'arrêté ministériel du 22 avril 1910, les primes de l'Etat accordées aux acheteurs sont étalées sur une durée de trois ans (achat et trois ans d'entretien). En contrepartie, l'acheteur sait que son véhicule sera réquisitionné en cas de mobilisation. Par le biais des primes, l'État aide ainsi à se constituer dans le parc civil une réserve précieuse pour le service automobile de l'armée lorsque celle-ci, en cas de nécessité, sera mise sur pied de guerre.

Camion tracteur-porteur Saurer TYPE C à transmission par chaîne. Datant au plus tard de 1913, cette photographie de presse retouchée (hélas) d'origine à la gouache illustre parfaitement la notion de train routier (ici, un essai en limite de capacité à Vincennes avec pas moins de quatre remorques) en faveur dans les débuts de l'automobile militaire. *(Coll. F. Vauvillier)*



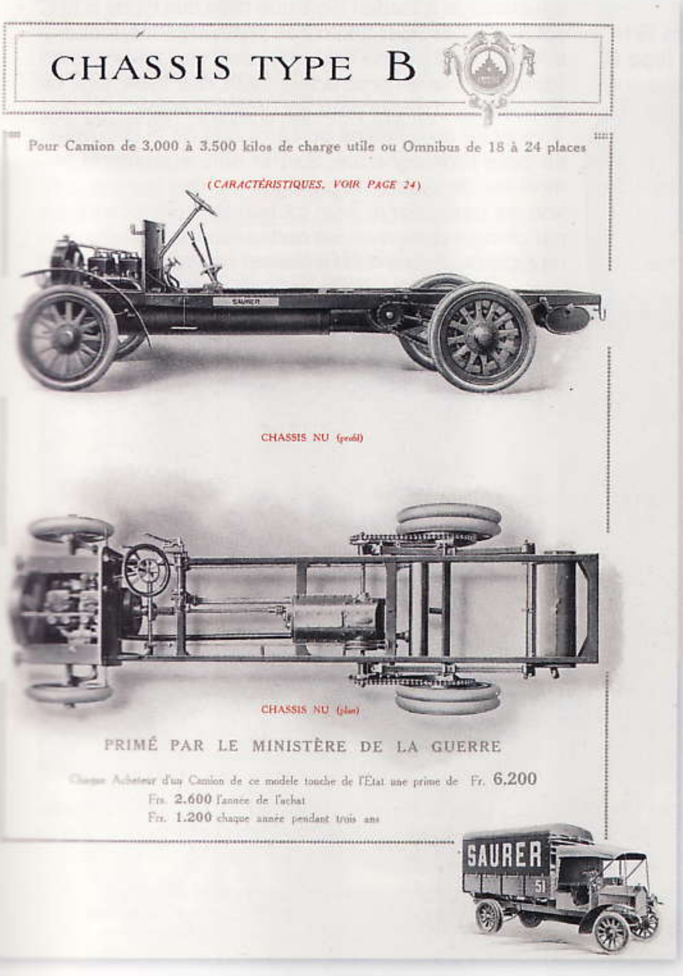
Le Saurer TYPE A, concurrent 44 du concours de 1912, est un modèle de tonnage léger (2 000 kg de charge utile) aisément reconnaissable à sa transmission par cardan. *(Coll. F. Vauvillier)*

2 700 kg, charge utile poussée à 5 000 kg ou 10 500 kg avec remorque) et **type C** (empattement de 3,975 m, poids à vide 3 500 kg, charge utile 6 000 kg ou 12 000 kg avec remorque).

En 1912, Saurer réduit la charge utile admise, de manière un peu optimiste, sur ses châssis selon leur empattement (type B réduit à 3,5 t, type C à 5 t), et complète sa gamme par le bas avec son **type A** (charge utile 2 t) qui se voit à son tour reçu aux primes, de même que la nouvelle version du type B en 3,5 tonnes.

En 1913 enfin, le bénéfice des primes est accordé à nouveau aux camions Saurer-Suresnes dans leurs trois tonnages, étant souligné qu'au sommet de la gamme, le type C, en sa qualité de *tracteur-porteur*, doit bénéficier d'aménagements spécifiques pour en bénéficier : piton d'attelage, treuil, sablières pour augmenter l'adhérence des roues arrière et blocage de différentiel. Cette série d'accessoires répond à l'usage que l'on envi-

Les trois modèles Saurer du catalogue de 1914, à la veille de la guerre. S'agissant du plus gros, le TYPE C *(ci-dessous)*, la version retenue par le ministère de la Guerre possède plusieurs éléments spécifiques dont l'existence conditionne le bénéfice de la prime. *(Coll. F. Vauvillier)*



CHASSIS TYPE B

Pour Camion de 3.000 à 3.500 kilos de charge utile ou Omnibus de 18 à 24 places

(CARACTÉRISTIQUES, VOIR PAGE 24)

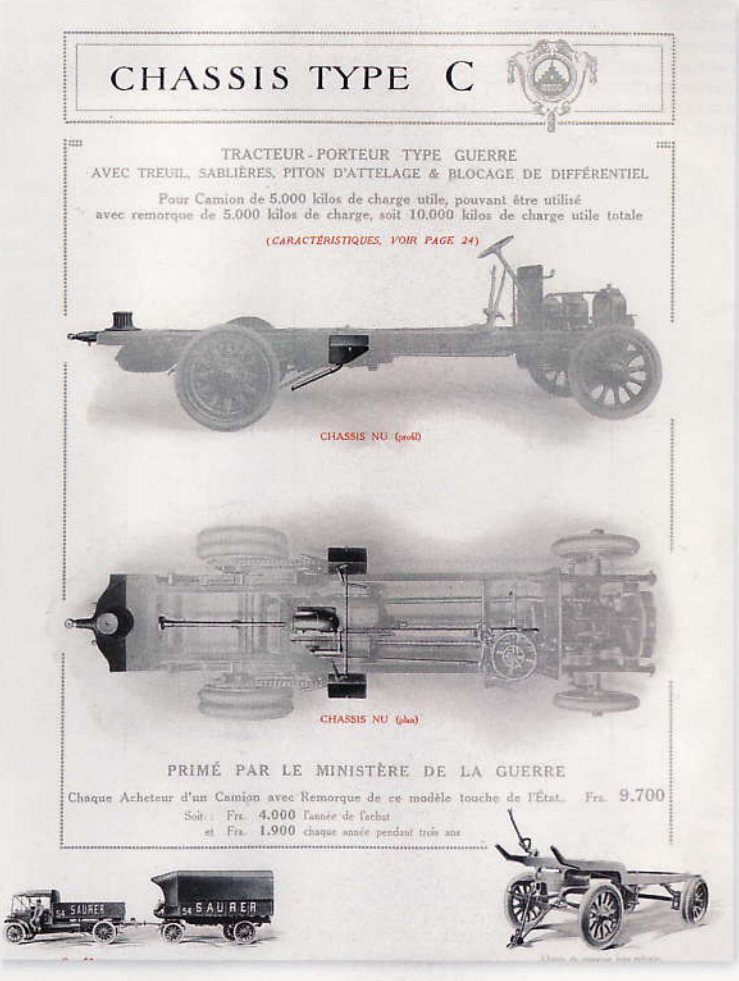
CHASSIS NU (profil)

CHASSIS NU (plan)

PRIMÉ PAR LE MINISTÈRE DE LA GUERRE

Chaque Acheteur d'un Camion de ce modele touche de l'État une prime de Fr. 6.200
Frs. 2.600 l'année de l'achat
Frs. 1.200 chaque année pendant trois ans

SAURER
SAURER
51



CHASSIS TYPE C

TRACTEUR-PORTEUR TYPE GUERRE
AVEC TREUIL, SABLIÈRES, PITON D'ATTELAGE & BLOCAGE DE DIFFÉRENTIEL

Pour Camion de 5.000 kilos de charge utile, pouvant être utilisé avec remorque de 5.000 kilos de charge, soit 10.000 kilos de charge utile totale

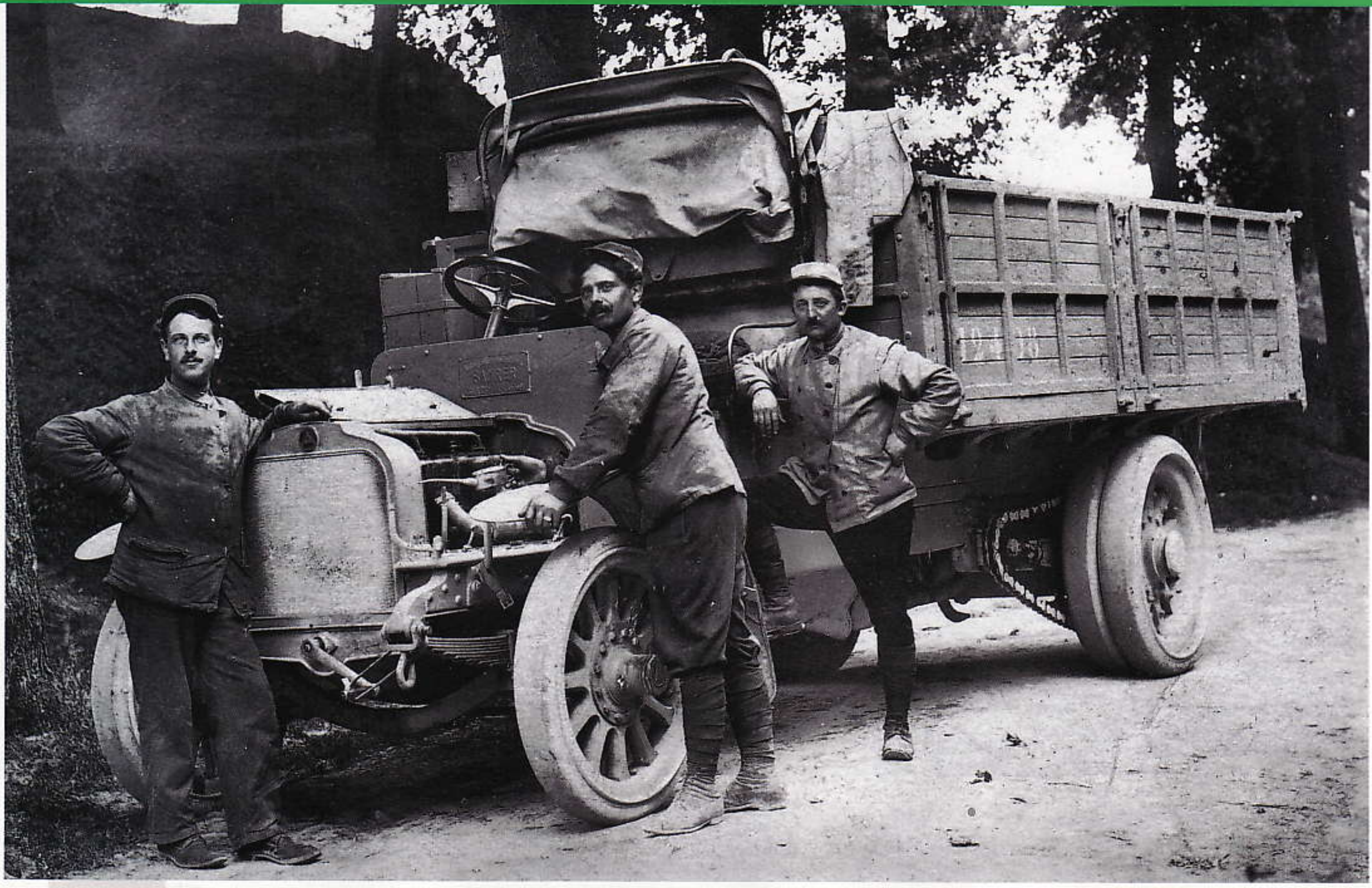
(CARACTÉRISTIQUES, VOIR PAGE 24)

CHASSIS NU (profil)

CHASSIS NU (plan)

PRIMÉ PAR LE MINISTÈRE DE LA GUERRE

Chaque Acheteur d'un Camion avec Remorque de ce modèle touche de l'État. Frs. 9.700
Soit : Frs. 4.000 l'année de l'achat
et Frs. 1.900 chaque année pendant trois ans



Figurant sur une carte-photo datée du 10 août 1915, ce Saurer type C immatriculé 12 408, provenant sans doute de la réquisition, possède une carrosserie non bâchée à ridelles hautes abbatantes, d'un modèle qui répond le plus souvent à un usage commercial. Une grande plaque constructeur Saurer Suresnes (Seine) figure sur l'auvent.
(Coll. F. Vauvillier)

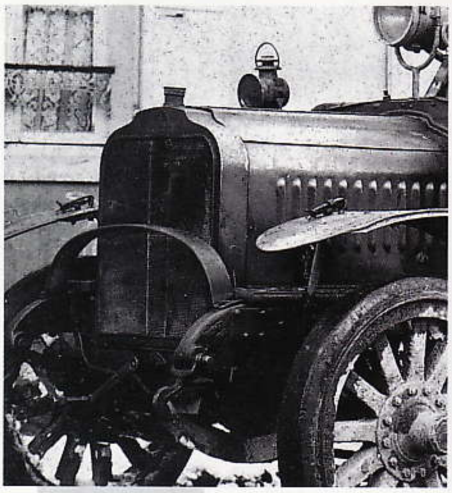
sage alors dans le cadre des transports militaires, où l'on espère, de manière illusoire comme le montrera l'expérience de la guerre, tirer le plus grand parti de la force motrice grâce à de lourdes remorques.

Un peu de technique

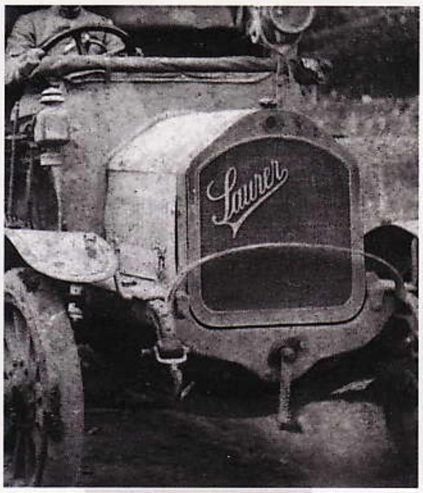
L'une des particularités de la gamme Saurer de 1914, qui s'étage donc entre les **type A** (2 t de CU), **type B** (3,5 t) et **type C** (5 t) est d'employer le même moteur, le 5,3 litres de la marque à quatre cylindres groupés par deux, un modèle né en 1907 à Arbon. Une cylindrée aussi largement dimensionnée pour les plus faibles tonnages permet au constructeur d'obtenir une forte puissance avec une faible vitesse de rotation, d'où une assurance de longévité pour le moteur. Seul son réglage est différent selon les tonnages *(➠ tableau page 63)*, suivant qu'il s'agisse du type A, auquel il n'est demandé que 24 chevaux réels (il est classé 14 HP par le service des mines) ou des types B et C qui, classés 17 HP, ont une puissance de 30 chevaux réels.

Une autre différence, celle-là structurelle et immédiatement visible, distingue le type A, disposant d'une transmission à cardan alors que celle des types B et C est à chaînes. Sur les toutes premières fabrications d'Arbon, les camions Saurer avaient une transmission à cardan mais le constructeur avait, dès 1904, jugé ce dispositif trop fragile pour les gros tonnages.

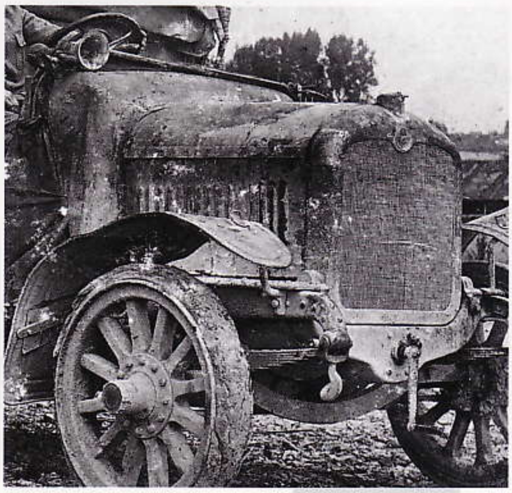
Pionnier du domaine du camion et de la circulation en zone montagneuse, Saurer dote également ses modèles de dispositifs protégés par des brevets maison, en particulier le *frein-moteur Saurer* fonctionnant par compression d'air, un carburateur automatique et un régulateur compound limitateur de vitesse (25 km/h).



Calandre du type le plus ancien, dotant les Saurer types B et C à la création de l'usine de Suresnes.

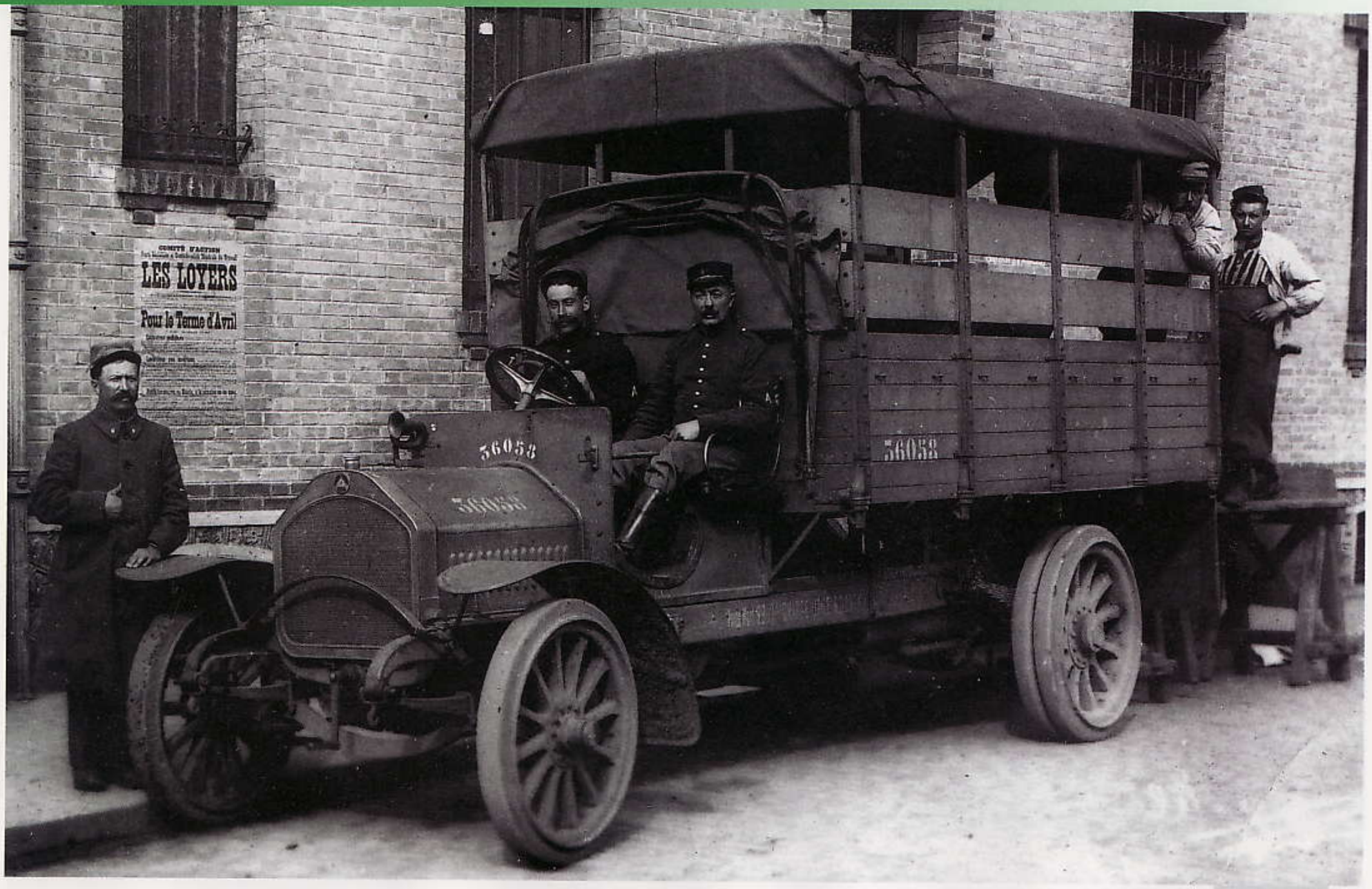


Calandre apparue dès 1912 sur les types A et B, puis étendue au type C durant la guerre.



Calandre du type arrondi apparue en 1916 (associée à un auvent également arrondi), types A, B et C.

Les différents modèles de calandres des camions Saurer en 1914-1918
Les trois modèles présentés ci-dessus se cotoient, plutôt qu'ils ne se succèdent. La fabrication, même en série, demeure relativement artisanale durant la Grande Guerre et les calandres sont, le plus souvent, issues d'équipementiers qui fournissent des modèles de forme identique à différents constructeurs automobiles. Par exemple, le premier radiateur caractéristique dotant les Saurer *(photographie de gauche)* **équipe aussi, entre autres, des véhicules Brasier. L'identité de chaque marque se façonnera peu à peu.** *(Coll. P. Touzin et F. Vauvillier)*



« Ci-contre ma petite voiturette », **écrit avec ironie le 12 juin 1915 le conducteur de ce Saurer TYPE A immatriculé 36 058. Certes, il s'agit du plus petit des camions de la marque, mais c'est, pour l'époque, un véhicule de taille respectable.** *(Coll. P. Touzin)*

Quatre ans sous les drapeaux

Jusqu'à la guerre, les camions Saurer ont certes été primés aux concours mais la trace formelle d'un achat par l'armée d'un ou plusieurs spécimens pour le service courant, comme cela a été le cas pour une poignée de constructeurs, reste à retrouver[2]. Les Saurer font leur entrée en nombre sous les drapeaux à la mobilisation, par le biais des véhicules réquisitionnés du parc civil, tandis que les premières commandes du ministère de la Guerre, datant de septembre-octobre 1914, sont enregistrées comme suit :[3]

---

[2] Il est possible, mais sans certitude à ce jour, que l'exemplaire présenté sur la photo du haut de la page 58, soit effectivement un modèle acheté par l'armée.

[3] Voir *Les camions de la Victoire*, de J.-G. Jeudy et J.-M. Boniface, Massin éd., 1996, page 201.

SAURER TYPE B DE L'ARTILLERIE LOURDE À TRACTEURS
Portant le matricule 55 375, ce camion tout neuf photographié certainement en février 1916 est à rapprocher du tracteur Renault EG 55 371 de la même unité (→ *GBM 78 page 25*), la 15e batterie du 7e RAP, future 22e batterie du XI/81e RALT. À cette époque, les numéros matricules sont attribués suivant une structure administrative territoriale, et non par série à chaque constructeur comme cela se fera plus tard. Dans les groupes d'ALT, les camions sont employés pour le transport des munitions, pièces de rechange, agrès et accessoires, vivres et bagages (c'est le cas ici), réserve d'essence, ainsi que du personnel non transporté sur les tracteurs. Le type B est le principal camion Saurer utilisé par l'ALT.

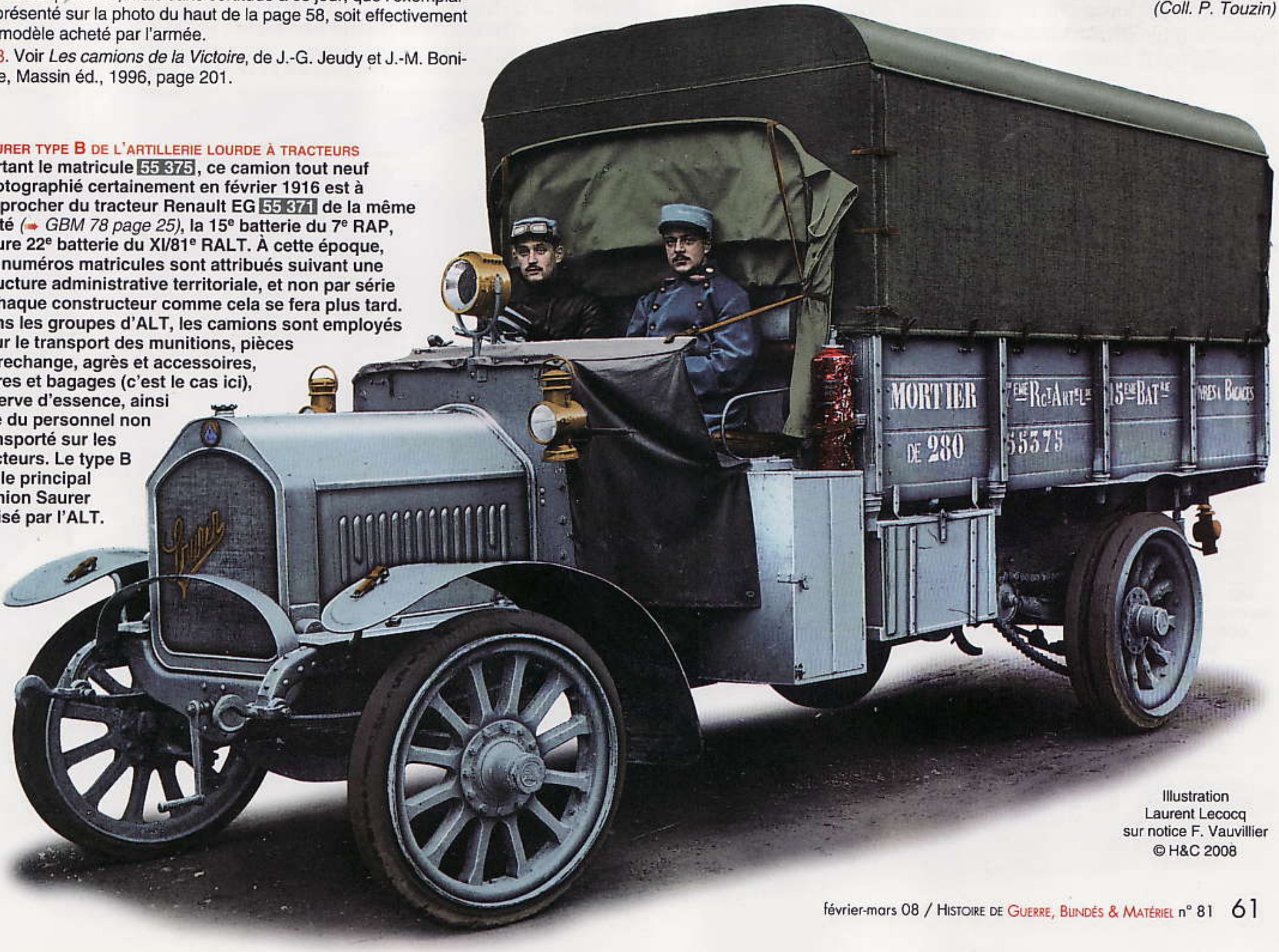
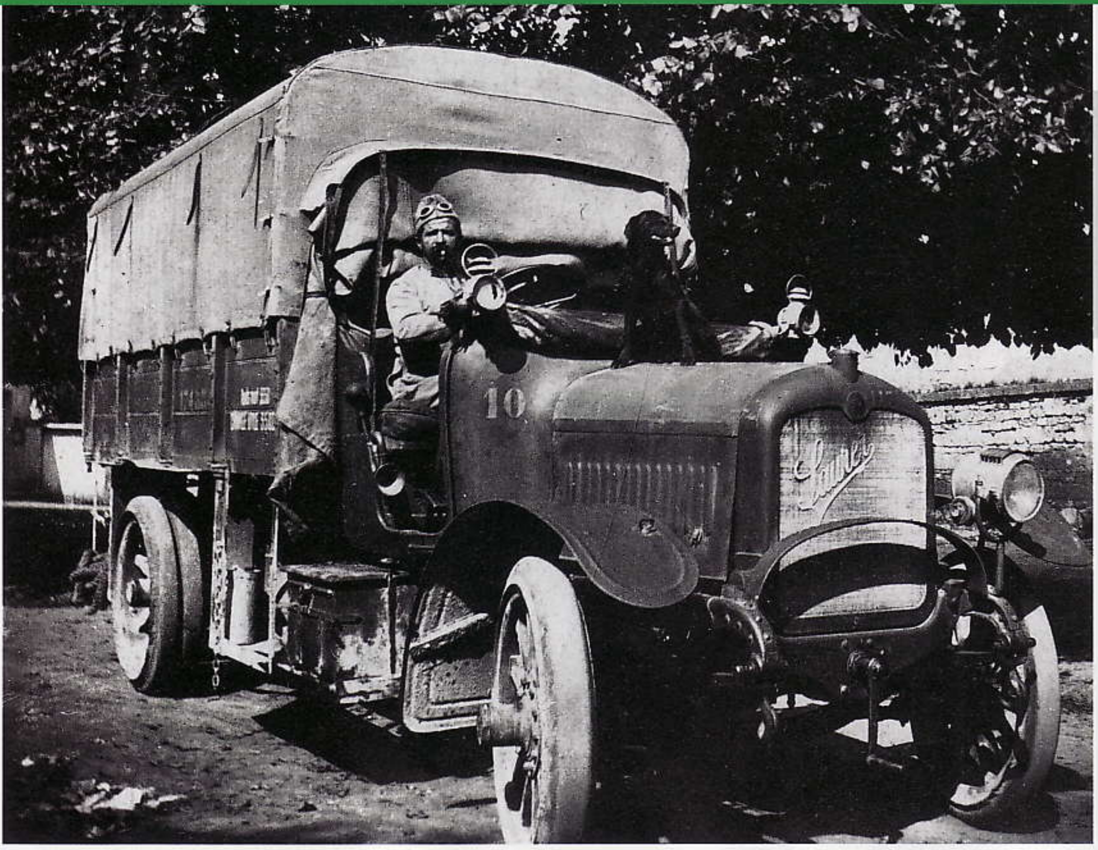


Illustration
Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2008



La carte-photo représentant ce Saurer TYPE B immatriculé 174 880, immédiatement identifié par sa charge utile de 3 500 kg, porte au dos la date d'expédition du 11 décembre 1916. Cependant le feuillage et la tenue du conducteur trahissent une prise de vue au cours de l'été précédent. Ce camion comporte le nouvel avant (radiateur et auvent arrondis) qui caractérise une partie des fabrications de la seconde moitié de la Grande Guerre. *(Coll. P. Touzin)*

Ce Saurer TYPE B ou C immatriculé 172 354 a été photographié aux armées après avoir connu un service usant. Sa livrée de camouflage le désigne comme un véhicule affecté à l'artillerie, ce que confirment les pattes de collet écarlates de l'aide-conducteur, briscard décoré de la croix de guerre et endeuillé de la perte d'un proche. On y lit distinctement le chiffre 287 (287e RALT). *(Coll. X via F. Vauvillier)*

	septembre	*octobre 1914*
camions Saurer 2 t		20
camions Saurer 3 t		46
camions Saurer 5 t	19	20

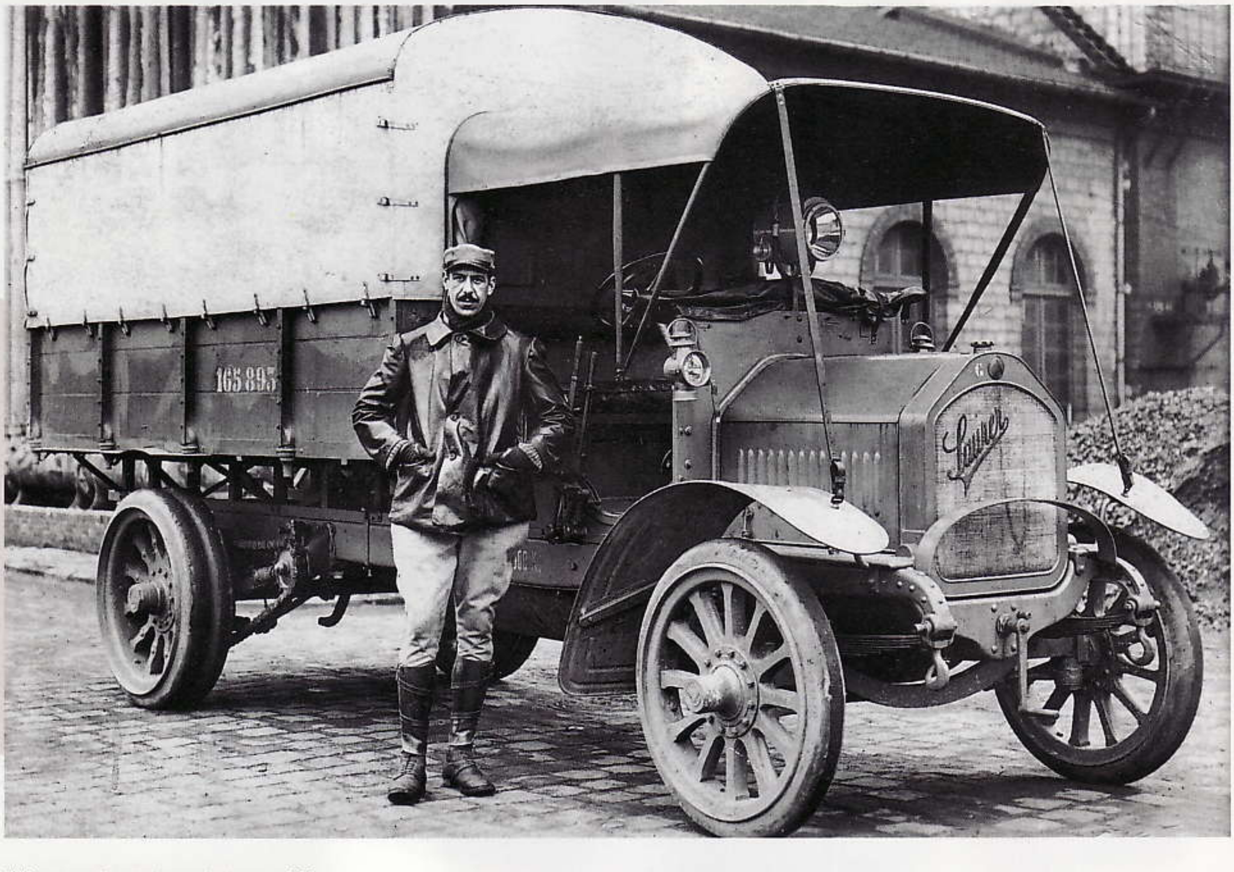
Les modèles ne sont pas indiqués mais il est aisé d'y reconnaître les châssis types A, B et C du constructeur qui vont, fort logiquement, constituer l'ensemble de la fourniture de Saurer-Suresnes aux armées jusqu'en 1918. La production de guerre initiale s'appuie sur une convention de novembre 1914 assignant à l'usine de Suresnes l'objectif de fourniture mensuelle, relativement modeste, de 32 camions de 2 et 5 tonnes.

En l'absence de données chiffrées plus précises [4], nous ne pouvons être formels, mais il semble évident que, d'une part, ces quantités mensuelles ont été dépassées et que, d'autre part, le type B de 3,5 t, bien que non prévu par la convention initiale, s'est imposé comme le modèle le plus représentatif des trois Saurer.

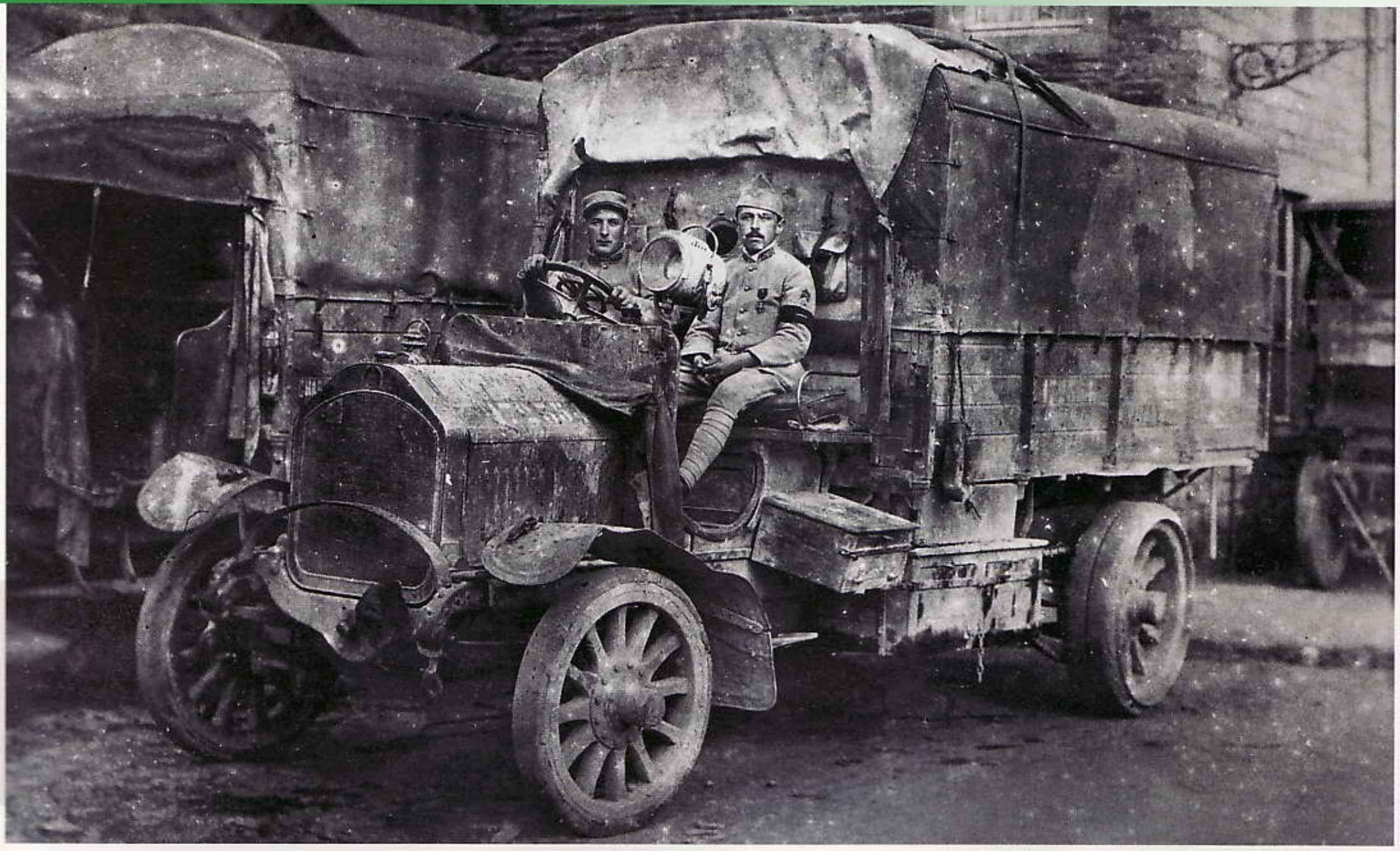
Au cours de la guerre, les châssis types B et C sont renforcés et, d'autre part, l'on trouve trace, notamment dans l'ALT, d'un « Saurer Amérique » de 4,5 t de charge utile, cousin renforcé du type B français, importé en quantités indéterminées au cours de la guerre. Il en est de même, peut-être, pour quelques Saurer-Arbon. ■

NOTE

[4] J.-G.Jeudy et J.-M. Boniface (*op. cit.*) mentionnent également les commandes isolées, en janvier 1915, de 4 exemplaires de Saurer 4 t (sans doute type B renforcé) et, en juin 1915, de 86 Saurer 5 t.



Ce magnifique Saurer TYPE B flambant neuf est immatriculé 165 893 peint en blanc sur un badigeon camouflé qui semble n'affecter que la ridelle : la bâche est de teinte unie, de même semble-t-il que le capot, portant une lettre G au pochoir, de signification inconnue. Son conducteur porte le veston en cuir noir dit « d'automobiliste », ici dans une version simplifiée à boutonnage droit. *(Coll. F. Vauvillier)*

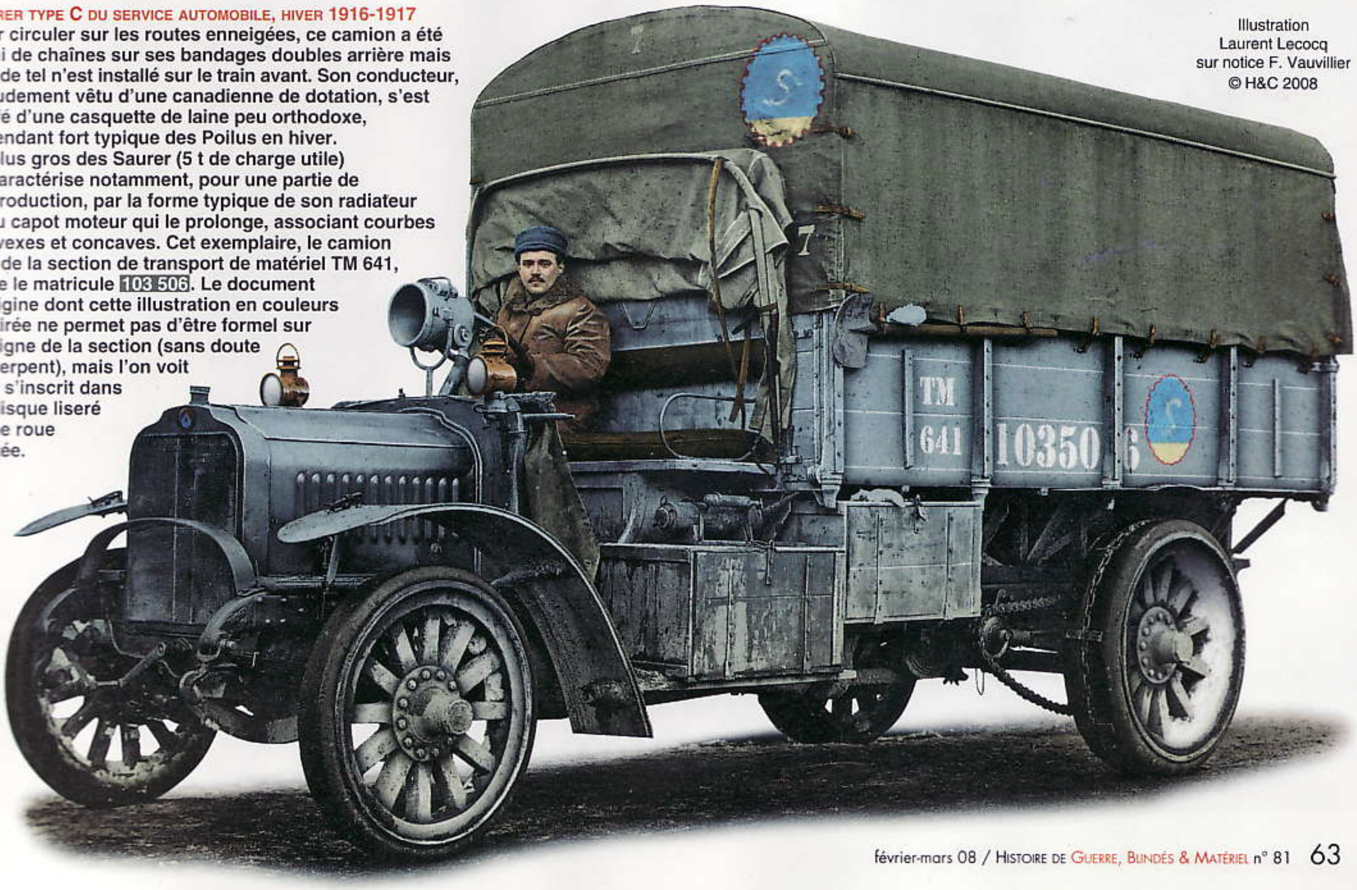


La gamme des CAMIONS SAURER de la Grande Guerre

D'après le *Catalogue des véhicules automobiles en service en France, types 1913 à 1921*, ministère de la Guerre, complété des documentations de la marque

Modèle	*Puissance*	*Moteur Saurer*		*Cylindrée*	*Régime*[1]		*Poids à vide*	*Charge utile*	*Années de production*	*Empat-tement*	*Dimensions du plancher*	*Bandages (en mm)*	
					normal	*maximum*						*Avant*	*Arrière*
Type A	14 HP	4 cyl.	110 x 140	5 322 cm^3	750	1000 tr/mn	2 800 kg	**2 t**	1913-18	4,10 m	3,50 x 1,70 m	900 x 110	1000 x 110
Type B	17 HP	4 cyl.	110 x 140	5 322 cm^3	850	1000 tr/mn	3 200 kg[2]	**3,5 t**	1913-20	3,90 m	3,60[2] x 1,80 m	930 x 120	1000 x 120
Type C	17 HP	4 cyl.	110 x 140	5 322 cm^3	850	1000 tr/mn	4 000 kg[3]	**5 t**	1913-20[3]	3,975 m	4,00 x 2,10 m	950 x 130	1030 x 160
Amérique	17 HP	4 cyl.	110 x 140	5 322 cm^3	850	1000 tr/mn	3 200 kg	**4,5 t**	1915-17	3,90 m	3,60 x 1,80 m	950 x 130	1090 x 130

1. En tours/minute sur les notices d'avant-guerre du constructeur : 700 normal à 850 maximum pour le **type A**, 750 normal à 1000 maximum pour les **types B** et **C**.
2. Le poids à vide du **type B** est porté à 3 500 kg en 1917 par renforcement du châssis. Longueur du plancher notée 3,50 m (au lieu de 3,60 m) pour les concours d'avant-guerre.
3. Le poids à vide du **type C** est porté à 4 500 kg en 1918 par renforcement du châssis. Fabrication du type C interrompue, semble-t-il, en 1916-1917.



SAURER TYPE C DU SERVICE AUTOMOBILE, HIVER 1916-1917
Pour circuler sur les routes enneigées, ce camion a été muni de chaînes sur ses bandages doubles arrière mais rien de tel n'est installé sur le train avant. Son conducteur, chaudement vêtu d'une canadienne de dotation, s'est coiffé d'une casquette de laine peu orthodoxe, cependant fort typique des Poilus en hiver. Le plus gros des Saurer (5 t de charge utile) se caractérise notamment, pour une partie de sa production, par la forme typique de son radiateur et du capot moteur qui le prolonge, associant courbes convexes et concaves. Cet exemplaire, le camion n° 7 de la section de transport de matériel TM 641, porte le matricule 103 506. Le document d'origine dont cette illustration en couleurs est tirée ne permet pas d'être formel sur l'insigne de la section (sans doute un serpent), mais l'on voit qu'il s'inscrit dans un disque liseré d'une roue dentée.

Illustration
Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2008

FCM 36 : LE 7e BCC EN CAMPAG

Une étude de
Stéphane
Bonnaud

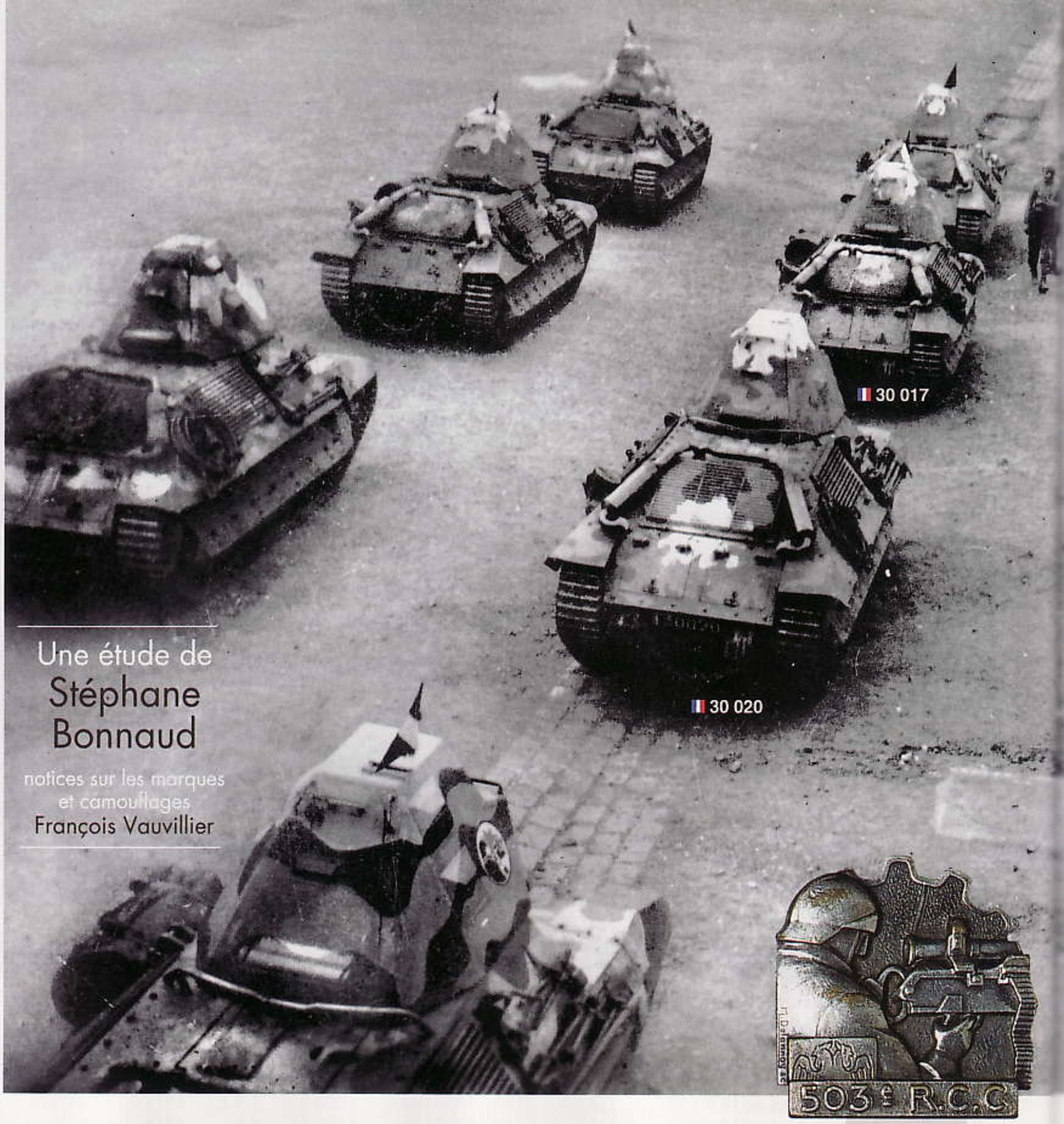
notices sur les marques
et camouflages
François Vauvillier

Constitué le 25 août 1939, le 7e bataillon de chars de combat est issu du Ier bataillon du 503e RCC qui tient garnison à Versailles.

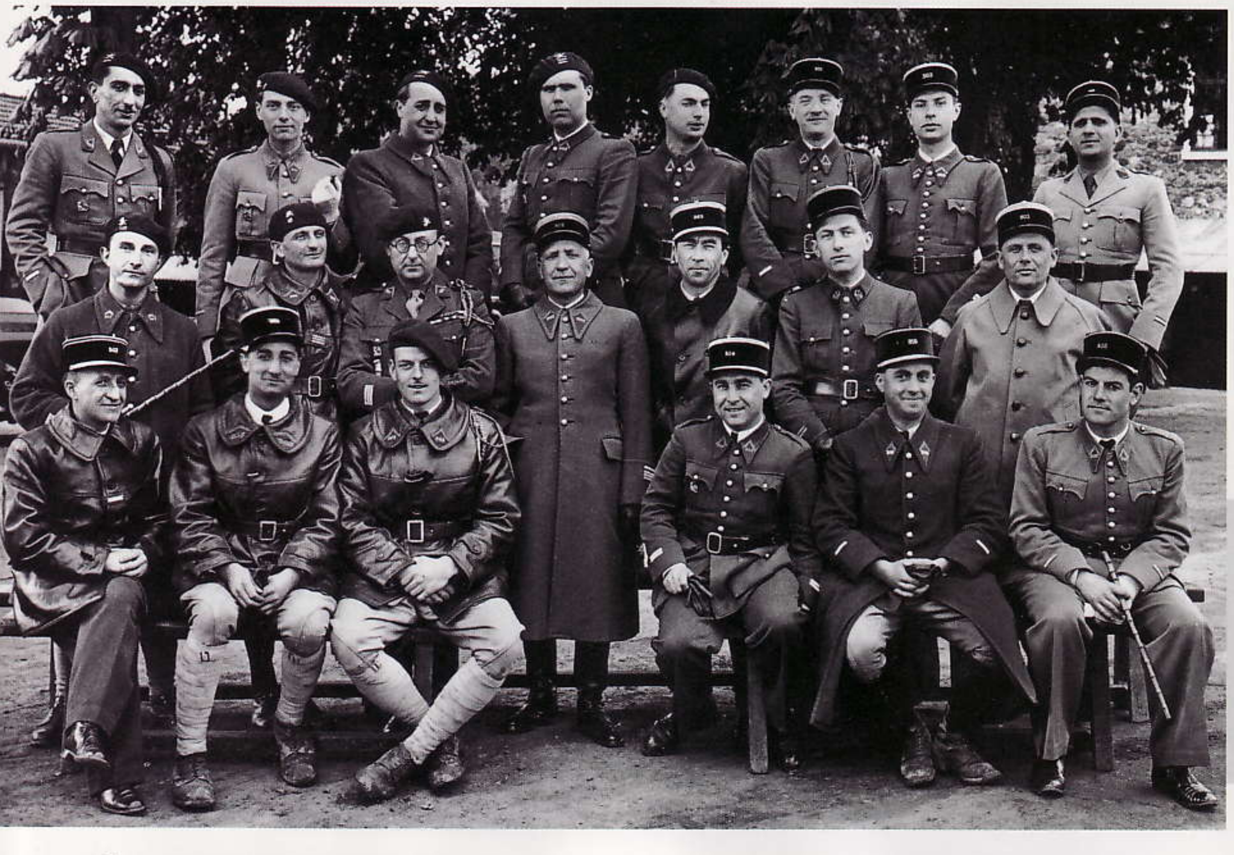
Commandé par le chef de bataillon Giordani, le 7e BCC s'installe dans le bois de Satory. Sa mobilisation s'achève le 30 août après une prise d'armes dans la caserne de Satory, par une chaleur caniculaire, où le colonel Buisson, commandant le 503e RCC, puis le colonel Welvert qui commande la brigade de chars, le passent en revue.

Le 2 septembre, le bataillon se porte en cantonnement au château des Cotes, à Loges-en-Josas, à 15 kilomètres de Versailles. L'état-major du bataillon loge au château, la compagnie d'échelon dans le voisinage immédiat et les compagnies de combat dans les environs. « *L'avenue du château est occupée par les chars de la 3e compagnie qui n'ont pas leur tourelle* » [1] témoigne le médecin-sous-lieutenant Henry Fleury, affecté au 7e BCC.

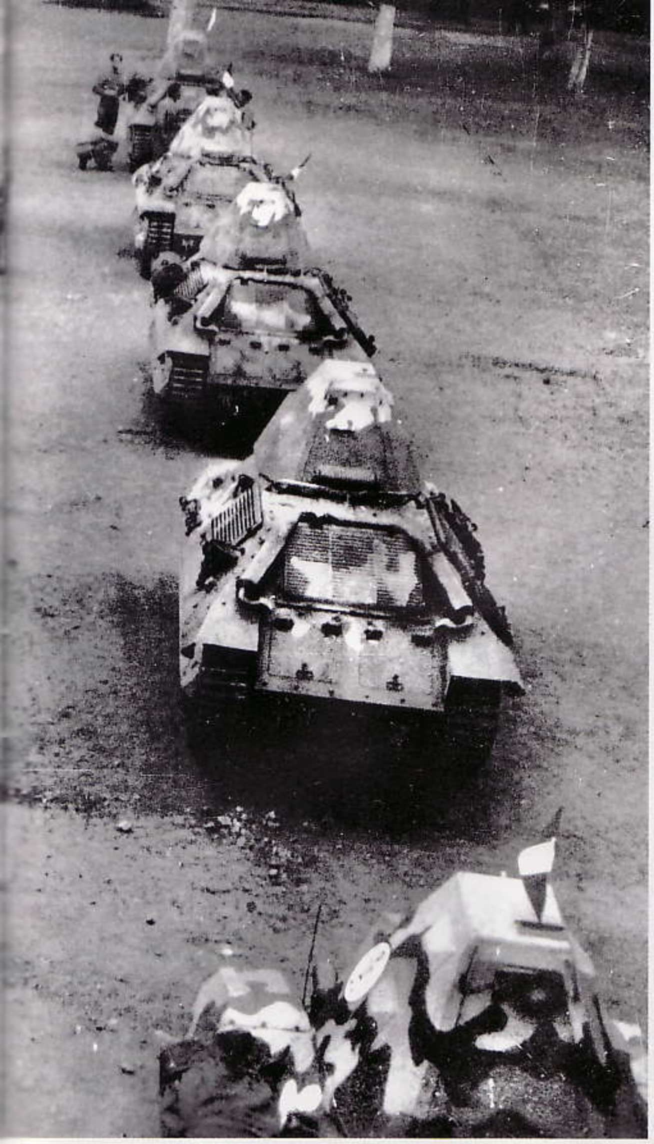
Ce cantonnement comporte plusieurs avantages : il dégage le quartier de Satory au moment de l'afflux des réservistes, il met



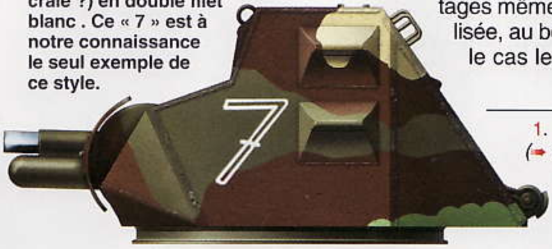
En titre. **La légende originale de cette belle photographie indique *« La 2e compagnie du Ier bataillon qui devient la 2e compagnie du 7e BCL. Préparatif pour quitter la caserne quinze jours avant la déclaration de guerre. Bivouac bois de Satory ».***
(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)



Les officiers du futur 7e BCC à Versailles lors de la convocation verticale d'avril 1939.
De gauche à droite, en haut : **Danne, Loiseau, Briens, Brun, Tillot, Drouard, Gest, Ayoun.**
Rang du centre : **Raphel, Chazalmartin, Cornic, Giordani, Valude, Rouyer (médecin), Waitzenegger.**
Rang du bas, assis : **Muffet, Lacroix, Levitte, Durleman, Fromont, David.**
(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)



Char FCM 36 du I/503e RCC, 1938
Marquage éphémère (des deux côtés) au tout début de la carrière des FCM 36 : un chiffre de tourelle tracé (à la craie ?) en double filet blanc . Ce « 7 » est à notre connaissance le seul exemple de ce style.

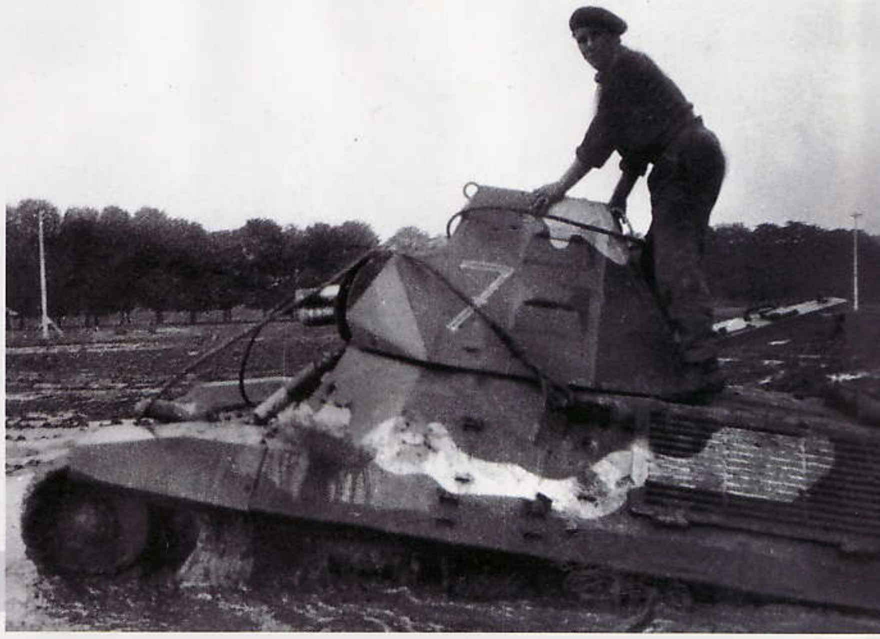


Profil É. Schwartz sur notice FV © H&C 2008 - 1/25

le bataillon à l'abri d'une éventuelle attaque soudaine de l'aviation ennemie sur la région parisienne, et il permet aux différentes unités de se souder et à l'ensemble de prendre corps. De plus, la proximité de Versailles n'est pas sans présenter certains avantages même pour une unité déjà mobilisée, au bord de la guerre. Ce qui est le cas le dimanche 3 septembre à

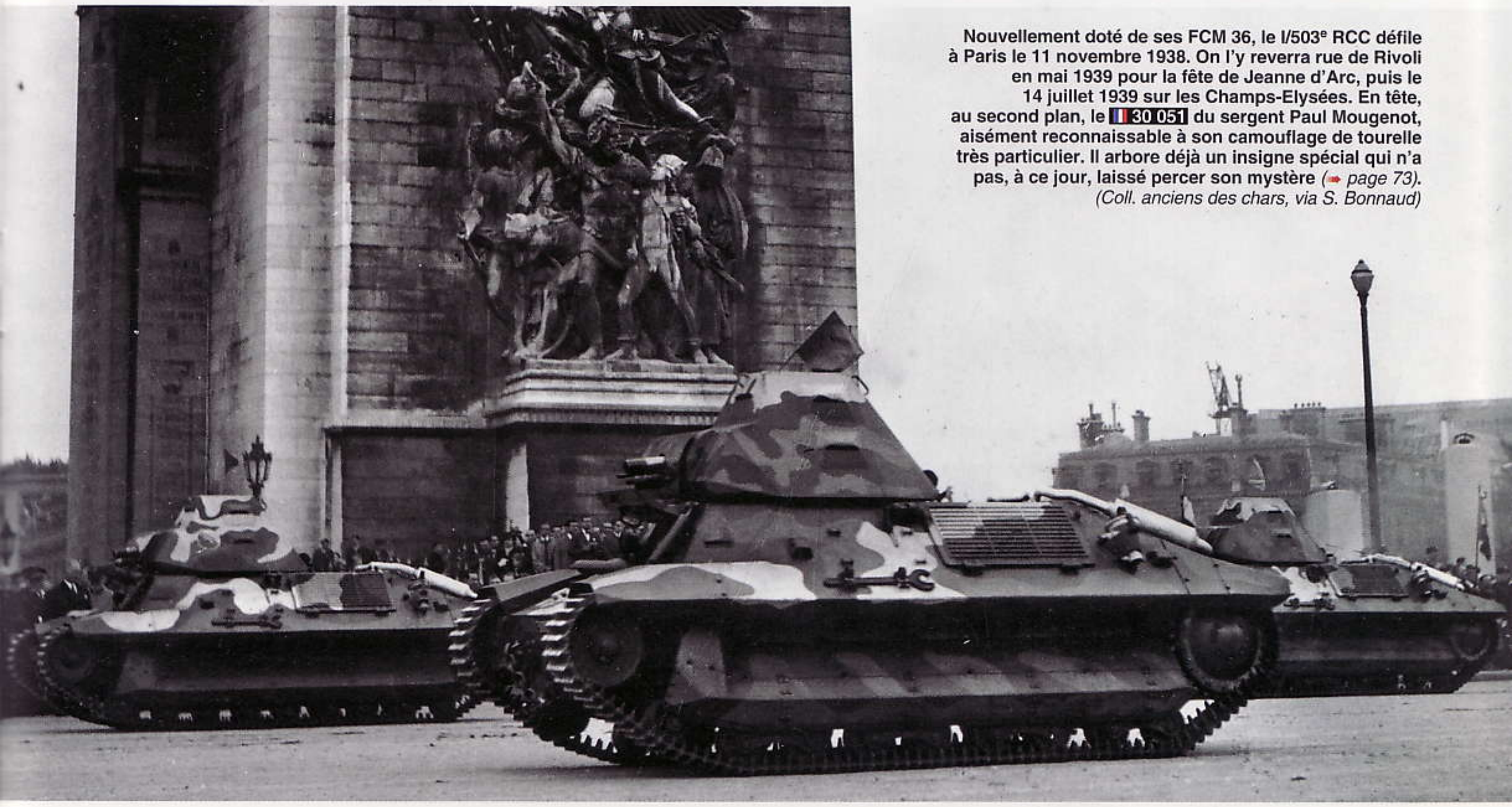
---

[1] Ce témoignage surprenant (➠ *note 2 p. 66*) n'est pas confirmé par Guy Steinbach, justement de la 3e compagnie, dont les chars ont, à sa connaissance, toujours possédé leur tourelle.

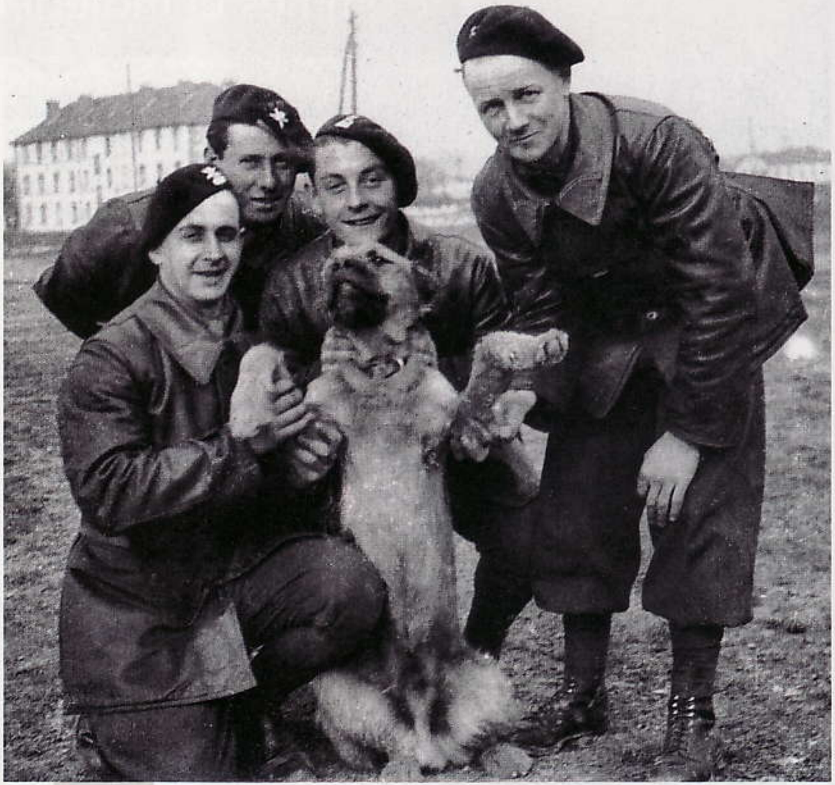


NE

Essai à réception des FCM 36 par le sergent-chef Yves Le Coïc dans la « tranchée des chiens » à Satory. Cette tranchée avait servi d'essais de gaz sur les chiens pendant la Grande Guerre, d'où son surnom. *(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)*



Nouvellement doté de ses FCM 36, le I/503e RCC défile à Paris le 11 novembre 1938. On l'y reverra rue de Rivoli en mai 1939 pour la fête de Jeanne d'Arc, puis le 14 juillet 1939 sur les Champs-Elysées. En tête, au second plan, le 30 051 du sergent Paul Mougenot, aisément reconnaissable à son camouflage de tourelle très particulier. Il arbore déjà un insigne spécial qui n'a pas, à ce jour, laissé percer son mystère *(➠ page 73).* *(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)*



Le chien Totoche, mascotte de la 3e compagnie du 7e BCC, a été baptisé selon la tradition de l'AS de 1918, immortalisée par le livre de CH.-M. Chenu. Prise à Mourmelon, la photographie date de début mai 1940, d'où la présence des pantalons modèle 1938 « golf ». À droite, le sergent Wehrlé qui sera tué en char le 14 mai. *(Coll. anciens des chars via SB)*

17 heures. Le docteur Fleury évoque à cette occasion une anecdote qu'il qualifie de « *presque invraisemblable. Un adjudant de la CE, impressionné par la nouvelle, déclare hautement : " Nom de Dieu les gars, la guerre est déclarée, nous sommes foutus ! ". C'est parfaitement déraisonnable et tout à fait hors de saison. Aussi le malheureux sous-officier est-il immédiatement mis hors d'état de nuire et plutôt que de le traîner devant les tribunaux militaires, le commandant me charge de le convoyer le lendemain à l'hôpital Dominique Larrey, avec des visées psychiatriques. Hélas les événements devaient nous prouver combien il avait raison !* ».

Le stationnement du bataillon aux Loges-en-Josas est mis à profit par les compagnies pour aménager les véhicules et régler les derniers détails avec le dépôt 503 et le centre mobilisateur. « *Je vois monter les tourelles des chars de la 3e compagnie qui sont dotées de magnifiques antennes radio, lesquelles étant sans poste, sont retirées* » [2] (Fleury). Pour ne pas rompre avec les traditions de l'AS, la 3e compagnie du capitaine Chazalmartin reçoit en cadeau de la marraine de la compagnie, la vicomtesse de Maublanc, un chien, chargé ainsi de perpétuer le souvenir du légendaire *Totoche*.

Des antennes radio installées, de manière éphémère, en septembre 1939 sur les FCM 36 ?

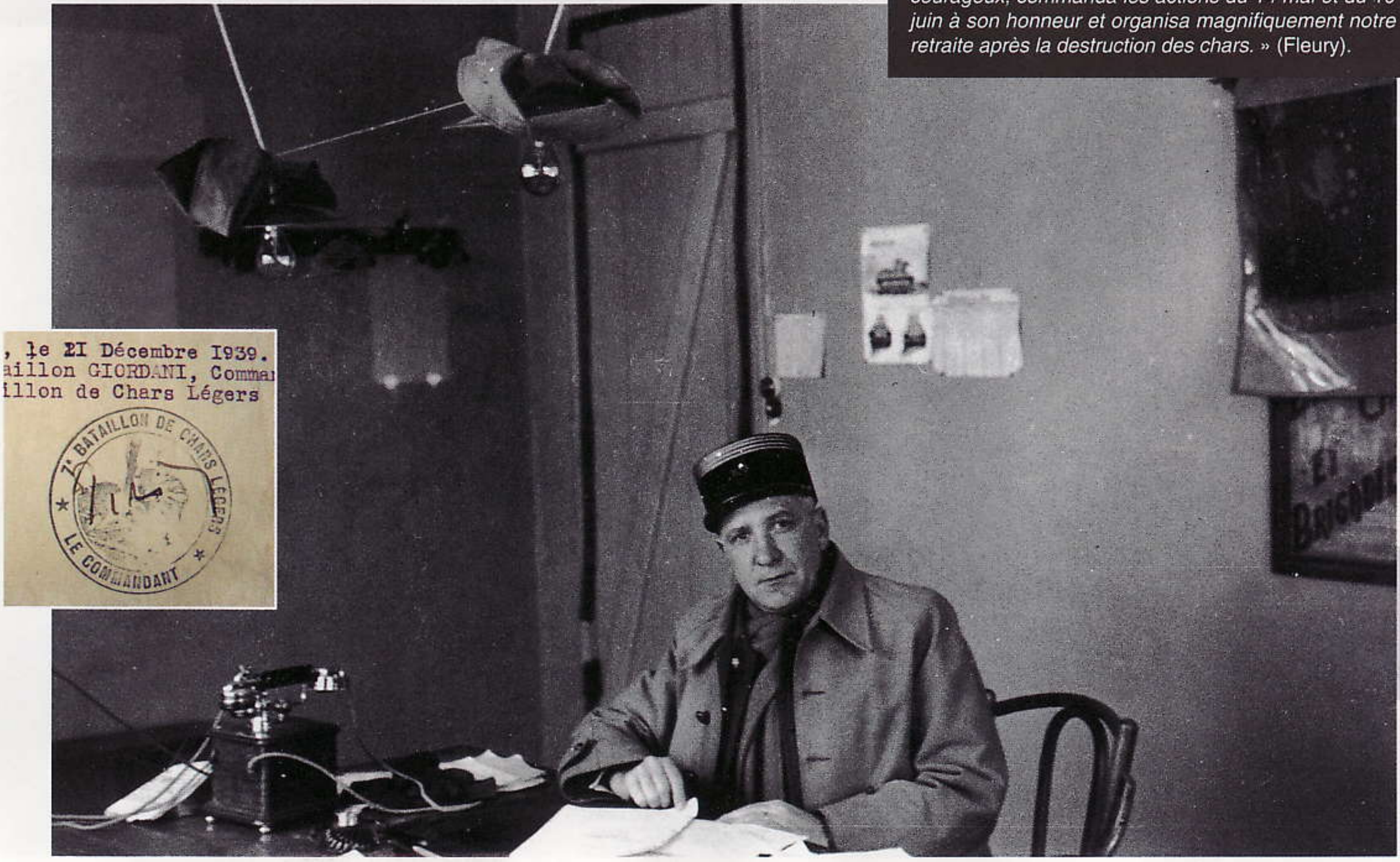
---

[2] Pour Guy Steinbach, il ne peut s'agir de sa compagnie. D'autre part, seul le capitaine, et à la rigueur les chefs de section, auraient pu être concernés par une telle mesure.

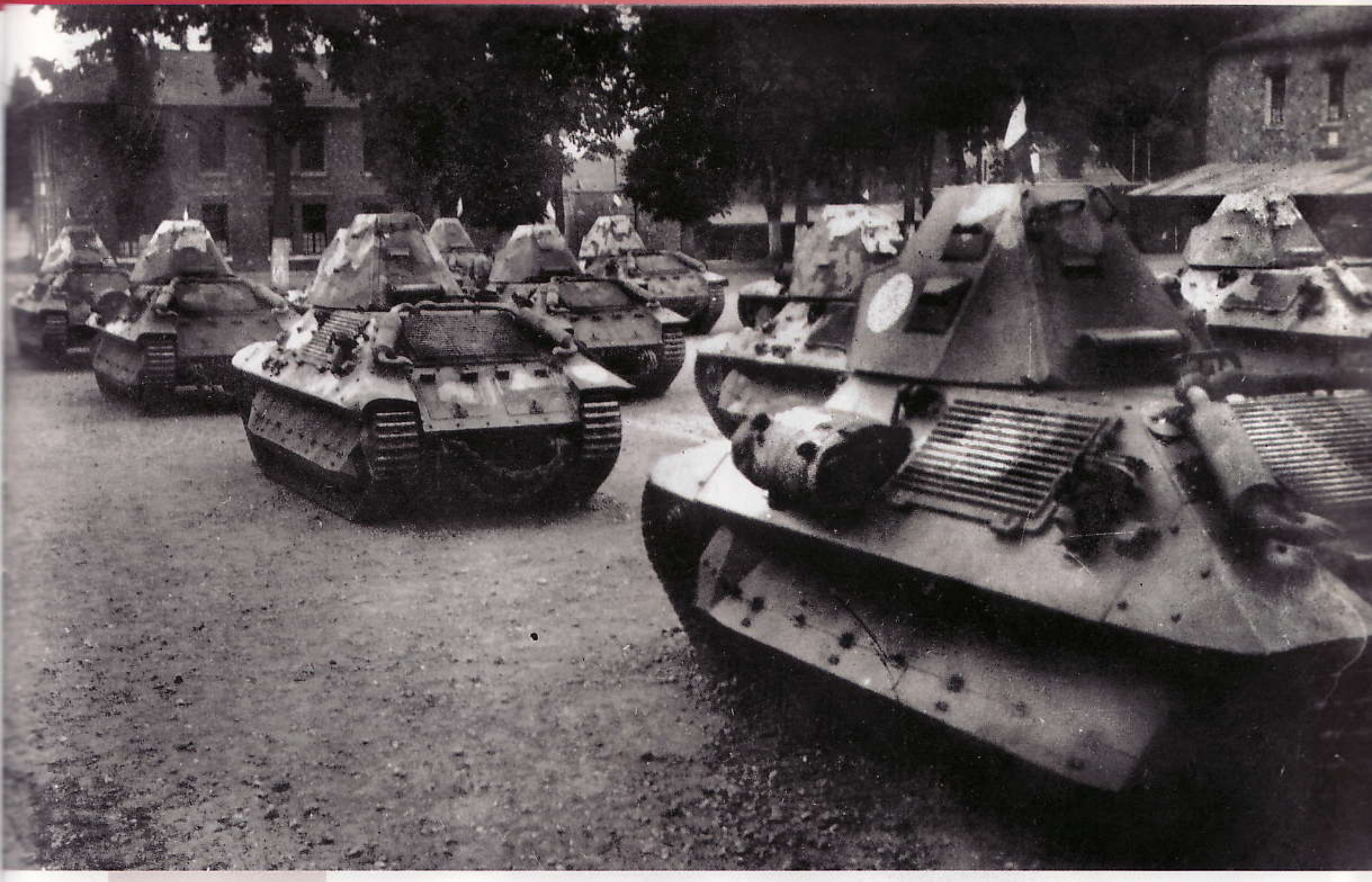
LE COMMANDANT GIORDANI

« *Le commandant Giordani, auprès de qui j'allais passer près d'une année, était un homme de 50 ans, de taille moyenne, fin de traits, déjà très grisonnant, c'était un ancien de 14-18. Il me reçut de façon courtoise et affable* [et] *fut toujours, pour moi un chef indulgent et cordial. C'était un homme cultivé, aux manières distinguées. Son origine corse lui valait un accent caractéristique* [...]. *Je ne l'ai jamais vu en colère, ce qui lui était, sûrement, une grande force. Tout problème qui se présentait à lui était pris avec le plus grand calme, ce qui expliquait sans doute l'ascendant qu'il exerçait sur ses officiers et même sur son général* [Bourguignon, commandant les chars de la 2e armée].

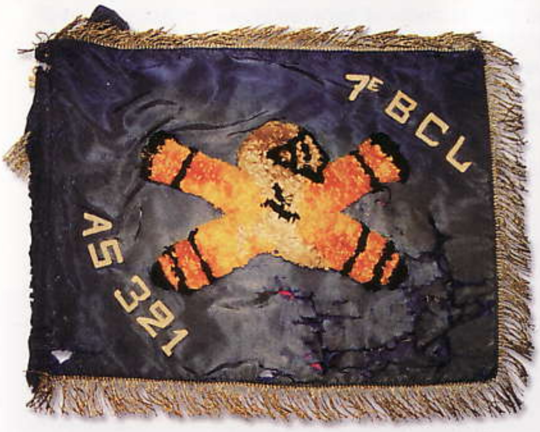
Le commandant Giordani m'a laissé un souvenir extraordinaire et je pense que sont très rares les subordonnés qui ont pu le contester. Lors de la guerre éclair qui se termina par notre écrasement, il se montra calme et courageux, commanda les actions du 14 mai et du 10 juin à son honneur et organisa magnifiquement notre retraite après la destruction des chars. » (Fleury).



, le 2I Décembre 1939.
aillon GIORDANI, Comma
illon de Chars Légers



À nouveau la 2e compagnie du I/503e RCC au départ, mi-août 1939. Apprécions la diversité de formes et tonalités des camouflages. Aucun appareil n'est semblable. *(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)*

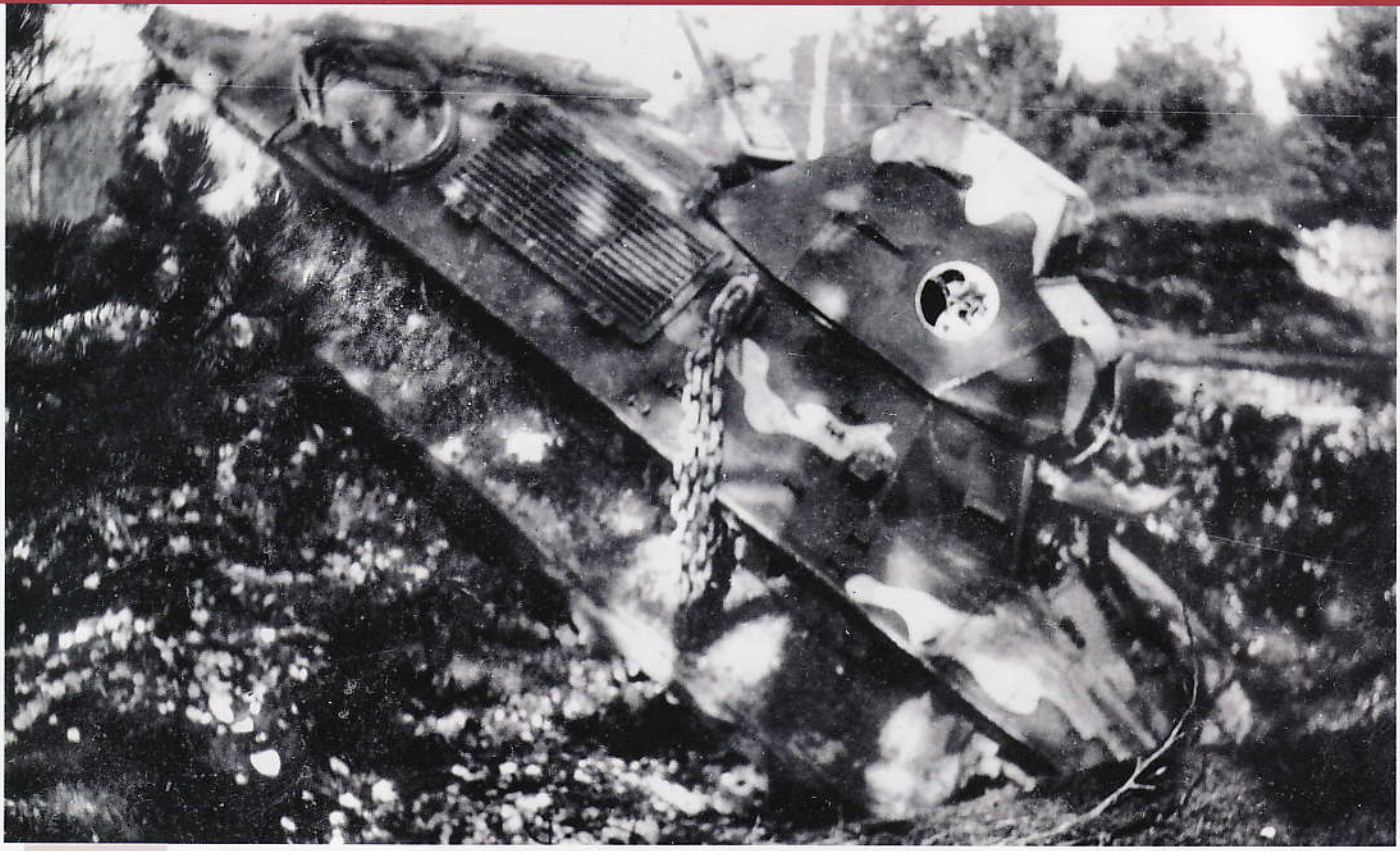


Le fanion de la 3e compagnie (AS 321) du 7e BCL de 1918. Par ces mentions ainsi que par la présence de cannetille dorée, la datation de ce fanion est certaine. La désignation BCL (bataillon de chars légers) est alors réglementaire. Elle sera constamment reprise au 7e bataillon en 1939-1940 mais de manière non officielle.

Page ci-contre. Le commandant Giordani dans son bureau, automne 1939. Sur le mur du fond, un croquis trois vues d'identification du FCM 36 et, à droite, un fanion à salamandre, sans doute celui du bataillon. Au plafond, les ampoules ont été munies d'un ingénieux dispositif de « black-out » issu du système D bien français.

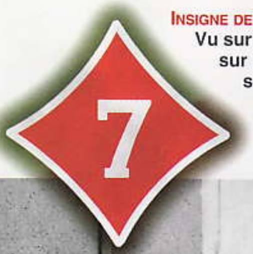
En encadré. Cachet du « *7e bataillon de chars légers* ».

Le capitaine Chazalmartin, qui commande alors la 3e compagnie, fait ses adieux à la vicomtesse de Maublanc, une Américaine (sœur d'Elisabeth Arden, de la célèbre marque de cosmétique), marraine de la compagnie, lors du départ du 7e BCC le 7 septembre 1939 pour la zone des armées. *(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)*



La légende originale de cette photographie indique « *Suippes 21 février 1939* », mais l'ambiance pourrait être celle des premières semaines de la guerre... *(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)*

Le 5 septembre, avant-veille du départ aux armées, le 7e bataillon a l'honneur d'être passé en revue par son ancien colonel, le général Stehlé, directeur de l'infanterie, accompagné du colonel Perré (commandant la 3e section, celle des chars). L'étendard du 503e RCC est présenté à cette occasion par le lieutenant-colonel Fleury, commandant le GBC 503 [3].



INSIGNE DE CARROSSERIE
Vu sur l'aile de la voiture de liaison Peugeot 402 *(ci-dessous)* **mais aussi sur le flanc de fourgonnettes de réquisition. Le fond rouge est seulement présumé. Il n'y a pas lieu d'interpréter la forme de cet insigne comme celle d'un as de 3e section, car les sections de combat ne disposent pas de VL. Celles-ci existent seulement à la compagnie.** *(Infographie Laurent Lecocq)*

Le 6 septembre, dans la cour du château des Cotes, le commandant Giordani passe lui-même son bataillon en revue et le fait défiler devant le commandant Cornic (futur chef de bataillon du 14e BCC, → *GBM 77*), ancien chef d'état-major qui, lors de la convocation verticale d'avril, avait su s'attirer la sympathie de tous. Le fanion du bataillon est présenté officiellement à cette occasion, porteur dans ses plis des faits d'armes de ses grands anciens dont les jeunes chasseurs du 7e auront bientôt l'honneur de défendre la gloire. « *Et la guerre ? On en parle peu. Les Allemands sont occupés en Pologne et quelques actions sur la ligne Maginot semblent très secondaires.* » (Fleury).

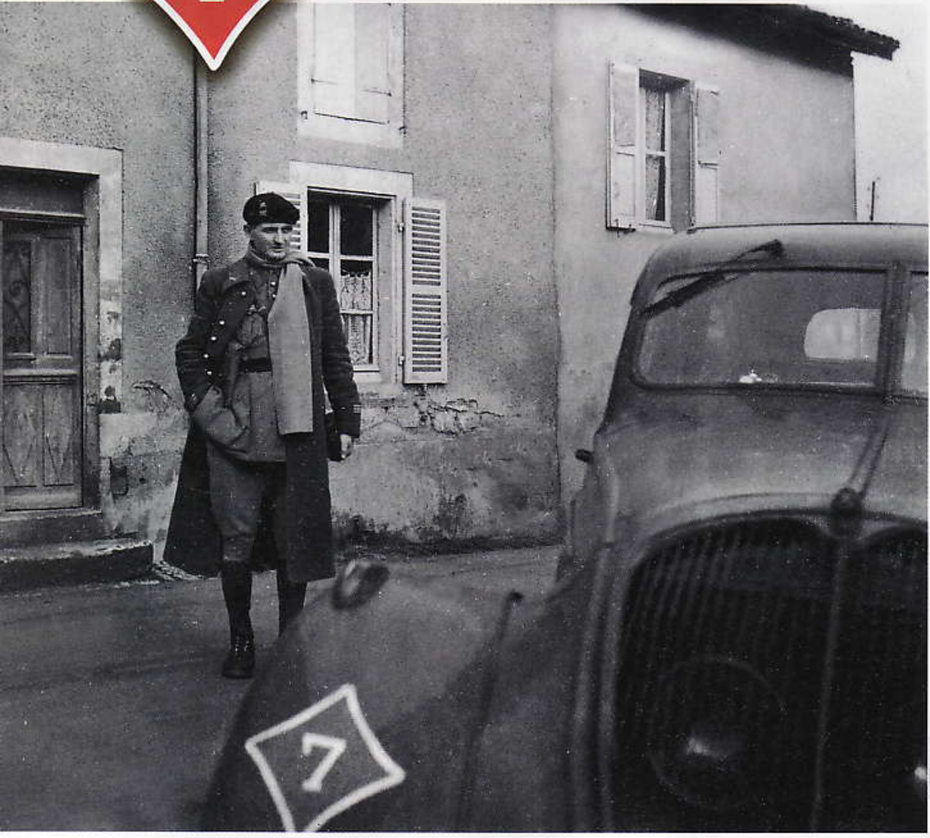
Départ pour la zone des armées

Le mouvement du bataillon pour la zone des armées commence le 7 septembre à 6 heures du matin. Il s'effectue en deux fractions, comme il sied à un bataillon de chars. Par la route pour la compagnie d'échelon et les éléments sur roue des compagnies de combat, par voie ferrée pour les chars et certains véhicules indispensables à la vie immédiate des éléments chenillés.

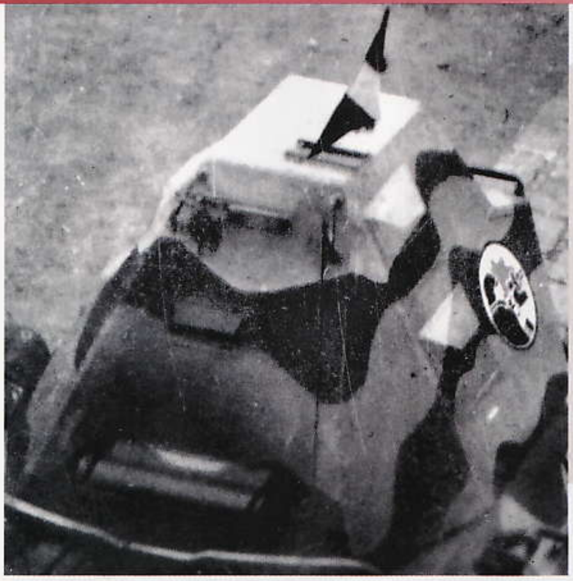
«... *Nous quittons les Loges-en-Josas pour une destination ignorée dans l'Est. Nous défilons de bon matin devant le commandant Giordani. Ma sanitaire est en queue de la colonne des véhicules légers* [aux ordres du lieutenant Mourgeon] *sous le commandement du capitaine Raphel* [commandant la CE], *les véhicules lourds nous précédant aux ordres du lieutenant Brun. Les chars voyagent en train : deux trains sont nécessaires pour les 42 chars (39 de combat et trois de remplacement)* [4] et leurs véhicules de soutien. » (Fleury).

La première étape amène la colonne à Fontenay-Trépigny, puis le 8 septembre à Les Essarts-lès-Sézanne, et le 9 à Courtisols, près de Châlons-sur-Marne.

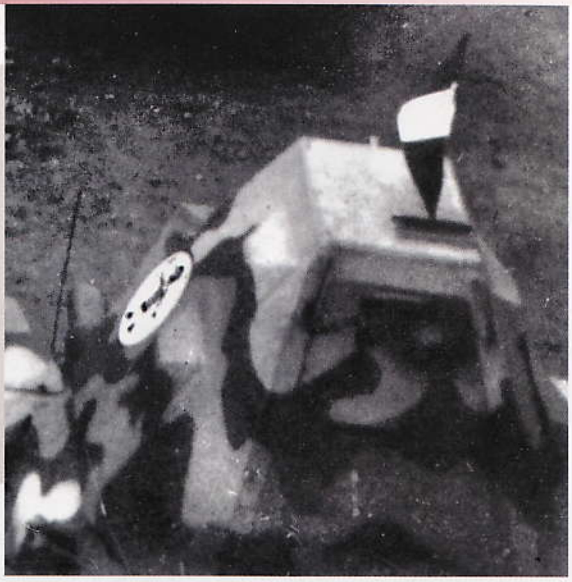
À Courtisols, le détachement est rejoint par le lieute-

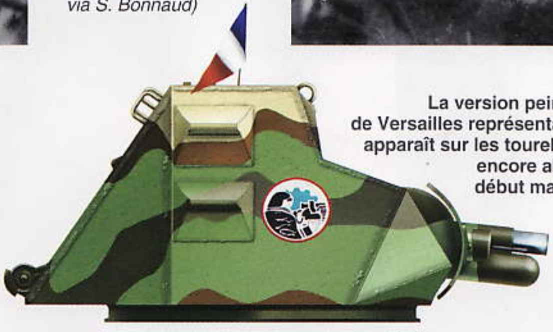


Le capitaine Chazalmartin, commandant la 3e compagnie, à Murvaux (Meuse), automne 1939, premier cantonnement de guerre du 7e BCC, de septembre à novembre 1939. Au premier plan, une Peugeot 402 dont l'aile est ornée d'un symbole au chiffre du bataillon.
(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)



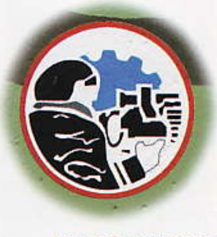
Agrandissements de la photographie de titre *(➡ pp. 64-65)*, **ces deux documents soulignent le port simultané, juste avant guerre, de l'insigne du régiment** *(➡ détails ci-dessous)* **et, dans un disque de même diamètre, d'un curieux petit personnage** *(➡ détails page 71)*. **L'on ignore encore si ces insignes ont jamais été arborés sur le même char, mais il est établi que l'insigne du régiment peut se trouver peint indifféremment à gauche ou à droite de la tourelle.**
(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)





Profil E. Schwartz sur notice FV © H&C 2008 - 1/25

CHAR FCM 36 DU I/503ᵉ RCC
La version peinte du fameux insigne du régiment de Versailles représentant un mitrailleur de char *(➡ p. 64)*, **apparaît sur les tourelles de FCM 36 en été 1939 (elle est encore absente lors de la fête Jeanne d'Arc début mai). Elle sera conservée sur nombre d'appareils du 7ᵉ BCC jusqu'aux derniers jours de la bataille.**



INSIGNE DE TOURELLE
Les couleurs données sont de pures suppositions d'après les densités observées sur photographies d'époque. Dans son excellent *Trackstory* n° 7, Pascal Danjou indique que la couleur de la roue dentée varie en fonction de la compagnie. Nous constatons aussi, selon les photographies, une variation de densité dans le cercle extérieur.

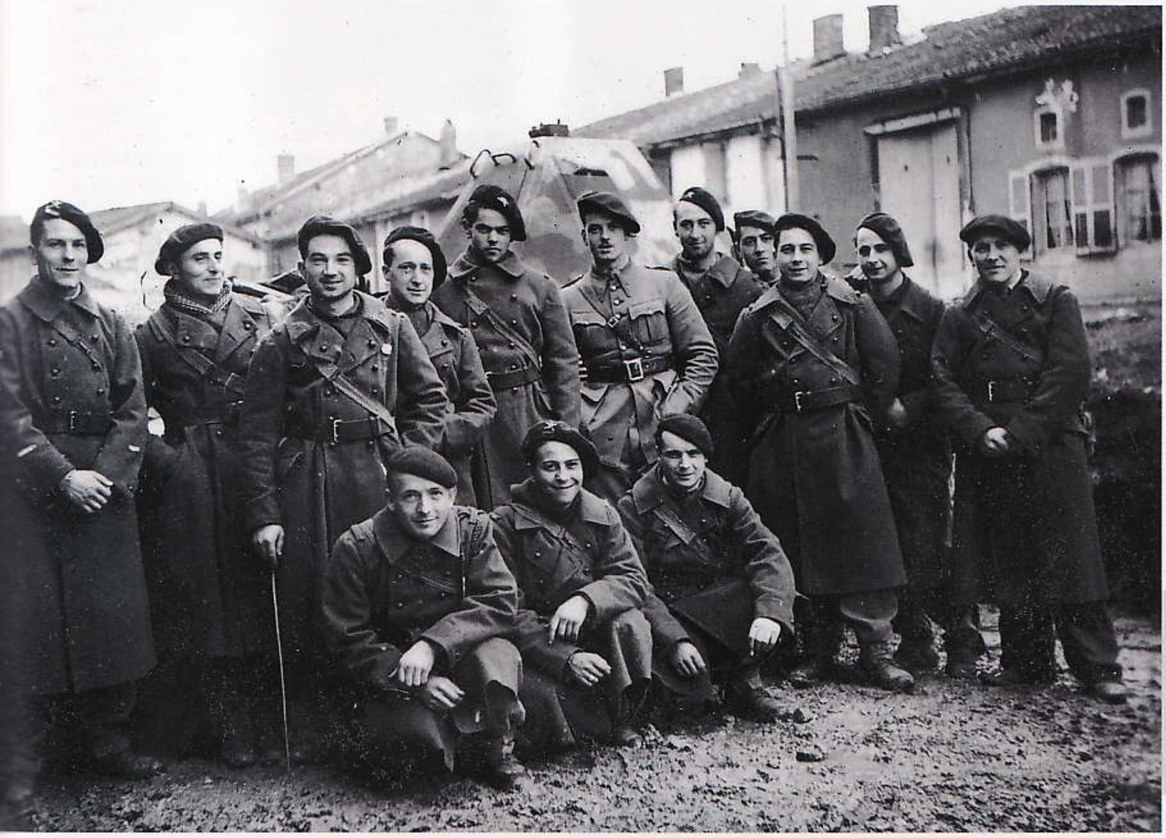
nant Charles Jacquemont et le commandant Giordani partis en reconnaissance, portant l'ordre de mouvement fixant Milly-sur-Bradon et Murvaux, sur la rive droite de la Meuse, comme cantonnement du bataillon dans la zone de concentration. Le 7ᵉ BCC est affecté en réserve générale de la 2ᵉ armée (général Huntziger).

> « Que n'avait-on gardé les vieux camions Berliet de 14-18 : peut-être étaient-ils plus sûrs ! »

Le mouvement s'effectue le 10 par le carrefour de Mazagran (ouest de Vouziers). « *Chose bizarre, et je le dis au commandant Giordani, nous faisons des étapes de 40 km environ, le matin. L'après-midi se passant à la révision des véhicules, dont beaucoup de réquisition. Que n'avait-on gardé les vieux camions Berliet de 14-18 : peut-être étaient-ils plus sûrs ! Et si nous avions été pressés par les événements ?* » (Fleury).

Guy Steinbach témoigne pour sa part que la Kégresse affectée à sa compagnie porte encore sa plaque de la croisière noire[5] sur la calandre et qu'elle servait jusqu'à sa réquisition à gratter la glace de la patinoire du Vél d'Hiv'. On peut passer les vitesses sans embrayer et il faut bourrer les pneus régulièrement avec de la paille, faute de chambre à air. Quant à la camionnette Citroën de sa 4ᵉ section, elle compte 110 000 km au compteur et servait jusque là au transport de poisson des Halles.

Le mouvement par voie ferrée s'effectue gare des Matelots à Versailles le 8 septembre. Le premier à



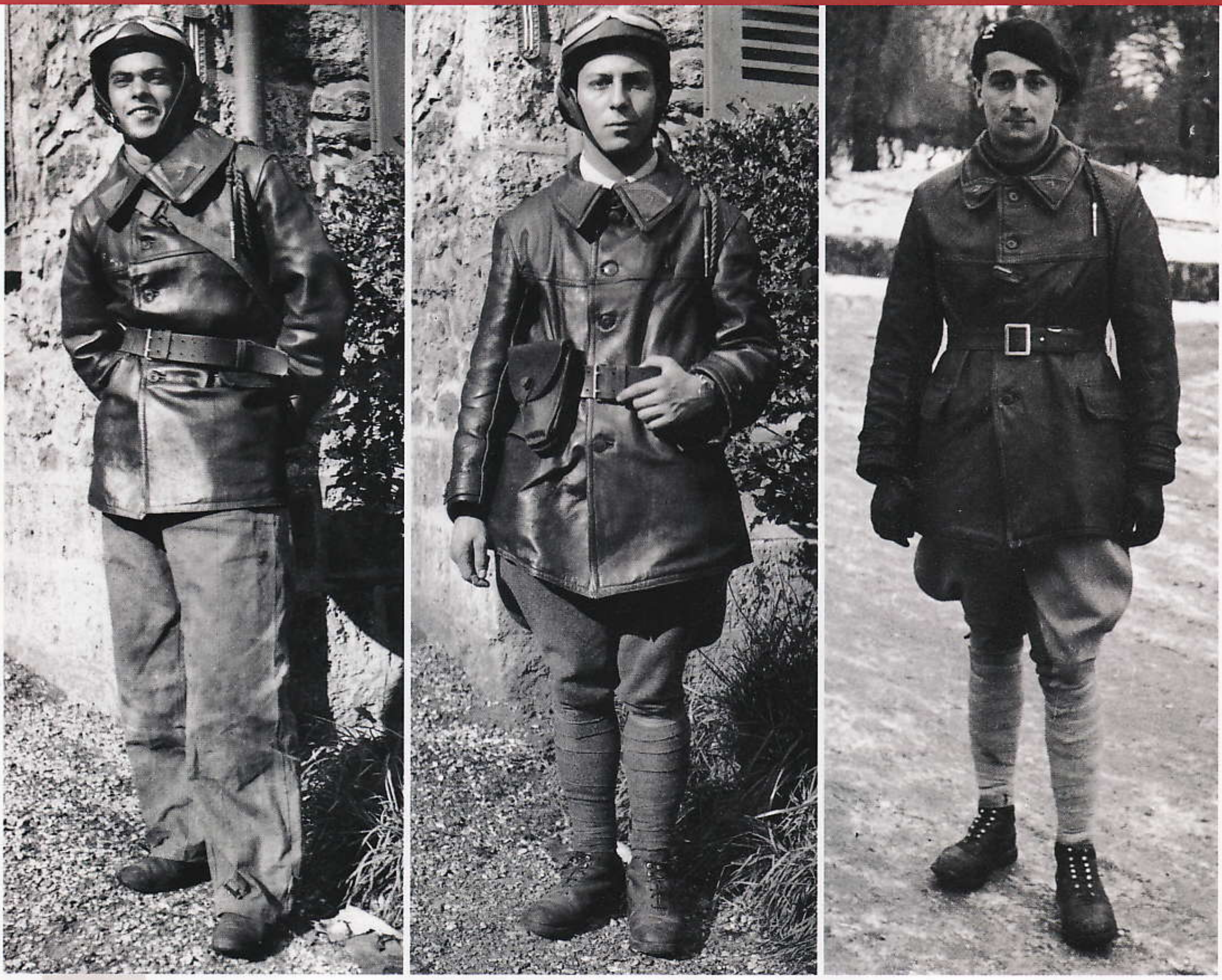
À Murvaux (Meuse), septembre-novembre 1939, la 4ᵉ section de la 3/7ᵉ BCC posant devant l'un de ses FCM 36. *De gauche à droite, debout :* **sergent Sorel, Arnaud, Gicquel, Foucart, Lunven, sous-lieutenant Lévitte (en vareuse), Bunel, Jarret, Taunay, sergent Wehrlé, Coudert.** *Accroupis :* **Gueguen, caporal-chef Steinbach, Renaudin.**
(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)

NOTES

[3] Le groupe de bataillons de chars 503 coiffe le 7ᵉ BCC (ex-I/503ᵉ) et le 3ᵉ BCC (sur R 35, ex-IIᵉ bataillon du 503ᵉ RCC).

[4] En réalité, il y a cinq chars de remplacement plus celui du chef de bataillon, soit 45 appareils, dotation normale d'un BCC léger.

[5] Si l'anecdote est vraie, il doit plutôt s'agir d'une Kégresse de la croisière jaune.



Trois silhouettes de chasseurs et officier du 7e BCC.

À gauche, **en automne 1939, le chasseur Xavier Lunven en tenue de campagne complète avec salopette cachou. Premier pilote du FCM 36 de Guy Steinbach, Lunven deviendra à son tour chef de char lors du combat du 10 juin 1940 avec la compagnie de marche constituée des restes du bataillon.**

Au centre, **le même jour, le caporal-chef Guy Steinbach (patte de grade absente) porte le pantalon-culotte modèle 1922 standard en drap kaki avec les bandes molletières assorties. En char, cet ensemble est protégé par la salopette.**

À droite, **au début de 1940, le sous-lieutenant Lacroix, 3e compagnie. Les trois hommes arborent aussi la fourragère aux couleurs de la croix de guerre, ainsi que des pattes de collet (distinctives gris clair sur fond kaki) sur leur veston de cuir havane modèle 1935.**

(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)

3 h 30 et le deuxième à 17 h 30. Sur le premier train sont embarqués les chars et certains véhicules des 1re et 2e compagnies. Le détachement est sous les ordres du capitaine Waitzenegger, commandant la 1re compagnie. Sur le deuxième train sont embarqués les chars et certains éléments lourds de la compagnie d'échelon dont la remorque caterpillar[6] et les trois tracteurs de dépannage. Le capitaine Chazalmartin commande le détachement.

Le premier détachement débarque en gare de Stenay dans la nuit du 9 au 10 septembre, le deuxième au début de l'après-midi du 10. Ils se rendent par la route à Milly et Murvaux où le bataillon se regroupe et les unités commencent leur installation dans leurs cantonnements respectifs. Tandis que Milly abrite le PC du bataillon et la CE, les compagnies de combat se partagent le village de Murvaux, à l'est. Distants l'un de l'autre de 4 kilomètres, les deux villages construits en bas de la forêt de Woëvre et au pied de la colline Saint-Germain, vont abriter le bataillon un peu plus de deux mois.

La population, froide au premier abord, se montre rapidement très accueillante. « *La popote* [des officiers] *est installée dans la salle à manger d'une maison bourgeoise où nous sommes superbement alimentés par Pétury, cuisinier du pavillon d'Ermenonville. Mon infirmerie loge dans la maison voisine. Elle est alimentée électriquement en dehors de tout compteur, par un shunt astucieusement réalisé par un chasseur de la CE. J'y réalise aussitôt toutes les vaccinations possibles.* » (Fleury).

Dans le cantonnement, les unités poursuivent leur instruction. Même le médecin du bataillon y participe. « *Un beau matin, je m'installe aux environs de Murvaux, aux commandes d'un char. Le conduire n'est pas particulièrement difficile, pourtant il est certain que mon premier soin est, dans un tournant insuffisant, de mettre mon véhicule en porte-à-faux au bord d'un talus et de casser une chenille : le matériel est donc si fragile ! c'est à frémir ! Le patin défectueux est remplacé en un temps record et je rentre triomphalement à Murvaux, tous volets ouverts, pour m'entendre signifier que le coût de l'accident sera retenu sur ma solde ! Heureusement il ne s'agit que d'une plaisanterie dûment concoctée par mes camarades.* » (Fleury).

Un champ de tir est aménagé au sud-est de Murvaux qui permet ainsi aux équipages de conserver leur entraînement. De son côté, le matériel fait l'objet d'un soin particulier et, grâce à un clairvoyant ravitaillement en pièces de rechange, les chars sont mis au point et les camions aménagés. Un certain nombre de reconnaissances d'emploi et d'exercices en salle complètent, d'autre part, l'instruction des cadres.

Pendant le séjour à Milly, le bataillon rencontre, d'après le docteur Fleury, deux épisodes médicaux sérieux : un chasseur de la CE, François Breton, se noie dans le Bradon, un ruisseau profond de 25 centimètres, victime a priori d'un malaise d'après les souvenirs écrits de Fleury[7], et le chasseur Aujorau (1re compagnie), à moto et croisant le 1er octobre un camarade également à moto, se fait couper la cheville gauche entre les cylindres horizontaux des deux Gnôme & Rhone. Il est amputé en dessous du genou à Verdun.

Si la valeur du combattant est fonction de son degré d'instruction militaire, elle l'est encore davantage de sa préparation morale. « *Le commandant Giordani, très soucieux de la santé morale de son unité, nous fait*

---

[6] Remorque La Buire de 1918.

[7] Mais dans son journal de service de santé en campagne à l'époque, Fleury rapporte une mort accidentelle par fracture du crâne et immersion. En tombant ? Il n'y aura pas d'enquête de la prévôté.

attribuer à la CE, deux chasseurs ecclésiastiques, l'un du clergé de Luçon, Jacques Boucher, l'autre du diocèse de Lille, l'abbé Degruson, qui furent très vite très appréciés. Jacques Boucher deviendra, à Verdun, l'animateur de notre chorale. » (Fleury).

Toutes les compagnies font également des prodiges pour aménager chacune une coopérative où les hommes peuvent se réunir, écrire en toute tranquillité et acheter à bons prix différents articles de nécessité courante. Gérés par la troupe, sous la direction d'un officier, ces organismes obtiennent un vif succès, d'autant plus que les bénéfices permettent de venir en aide aux chasseurs nécessiteux.

Le 11 novembre, le commandant Giordani explique à ses hommes les buts de guerre : Le Rhin

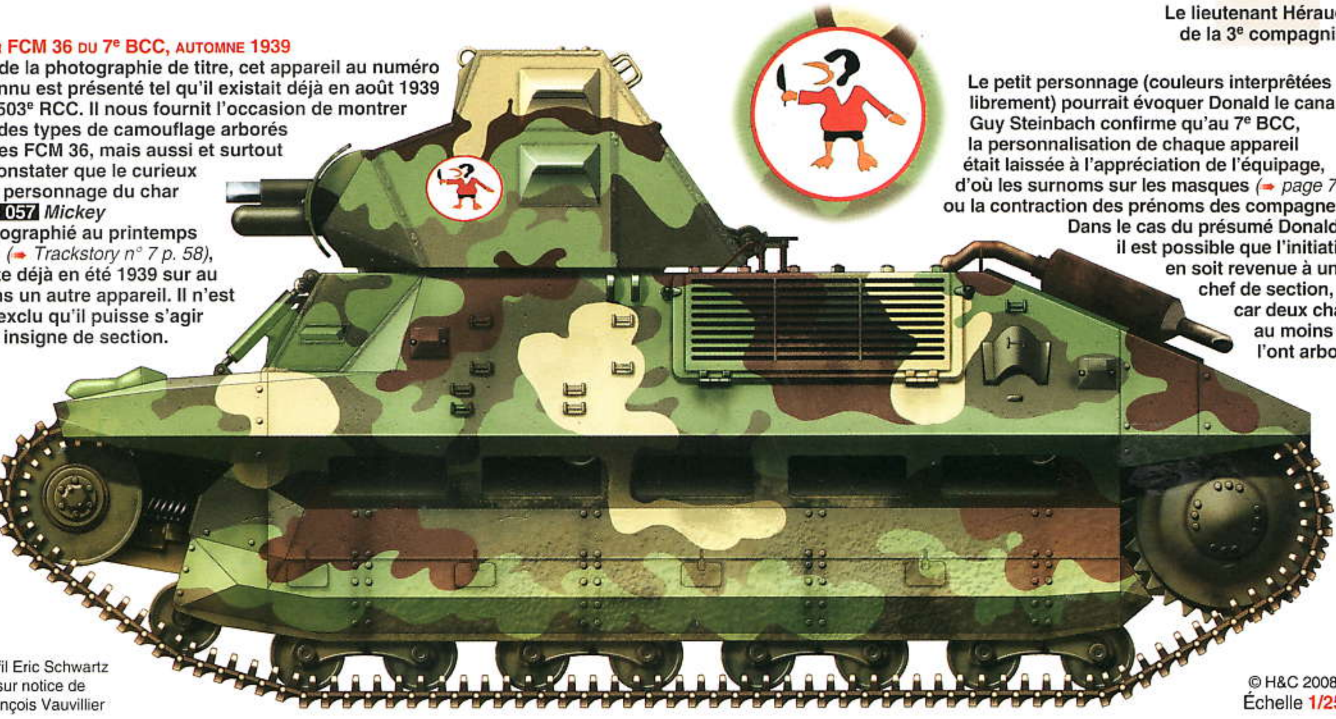
« *Le 11 novembre a lieu une prise d'armes sur la place de la mairie à Milly. Au cours de cette manifestation, le commandant explique les buts de guerre : Le Rhin* » (Fleury). Un autre défilé a lieu dans le cimetière américain de Romagne-sous-Montfaucon, devant le général Huntziger et un certain nombre d'officiers des États-Unis, en hommage aux 14 000 tombes qui bordent de part et d'autre l'immense nécropole de la Grande Guerre.

À Verdun pour un hiver sibérien

« *Là-dessus, on commence à parler très sérieusement de notre changement de cantonnement. En effet, nos chars mal abrités s'abîment plutôt et les chasseurs, il faut bien le dire, sont mal logés. Bientôt, nous apprenons que nous est attribué le quartier Villars, dans la caserne Bevaux à Verdun* » (Fleury). En effet, le 12 novembre, chacun se met en devoir de préparer le départ à Verdun, pour les quartiers d'hiver. Le 7e BCC n'en conservera pas moins un excellent souvenir de son séjour au sein de ce charmant « *coin de Meuse* ». « *Le 19 novembre, la transhumance s'effectue* » (Fleury).

Le nouveau cantonnement présente plusieurs avantages. Il permet à la troupe de s'installer confortablement au quartier Villars, dans les beaux bâtiments du 6e cuirassiers. La ville de Verdun offre de grandes commodités d'approvisionnement et facilite les départs en permission. Elle offre au matériel un abri précieux pour

Le lieutenant Héraud, de la 3e compagnie.



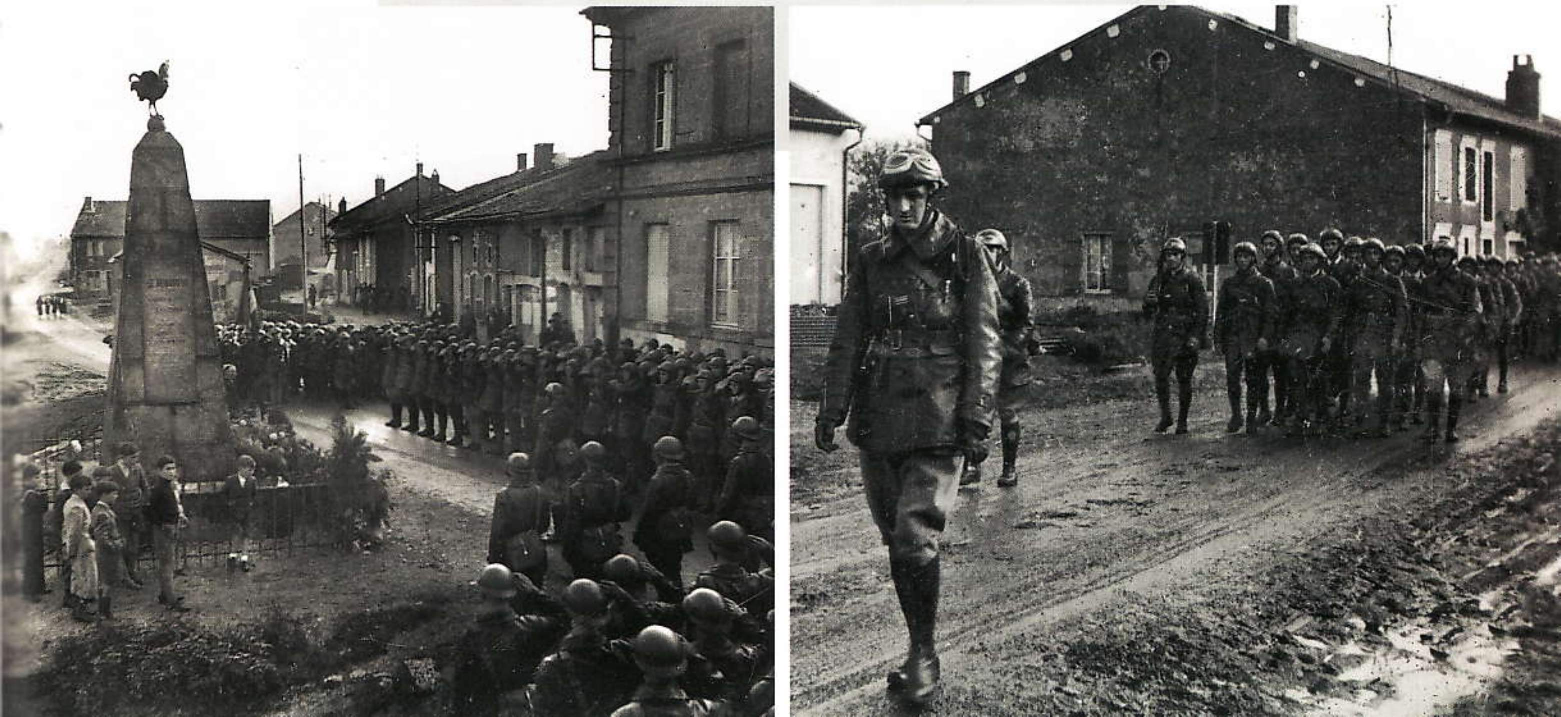
CHAR FCM 36 DU 7e BCC, AUTOMNE 1939
Tiré de la photographie de titre, cet appareil au numéro inconnu est présenté tel qu'il existait déjà en août 1939 au I/503e RCC. Il nous fournit l'occasion de montrer l'un des types de camouflage arborés par les FCM 36, mais aussi et surtout de constater que le curieux petit personnage du char 30 057 *Mickey* photographié au printemps 1940 (➡ *Trackstory n° 7 p. 58*), existe déjà en été 1939 sur au moins un autre appareil. Il n'est pas exclu qu'il puisse s'agir d'un insigne de section.

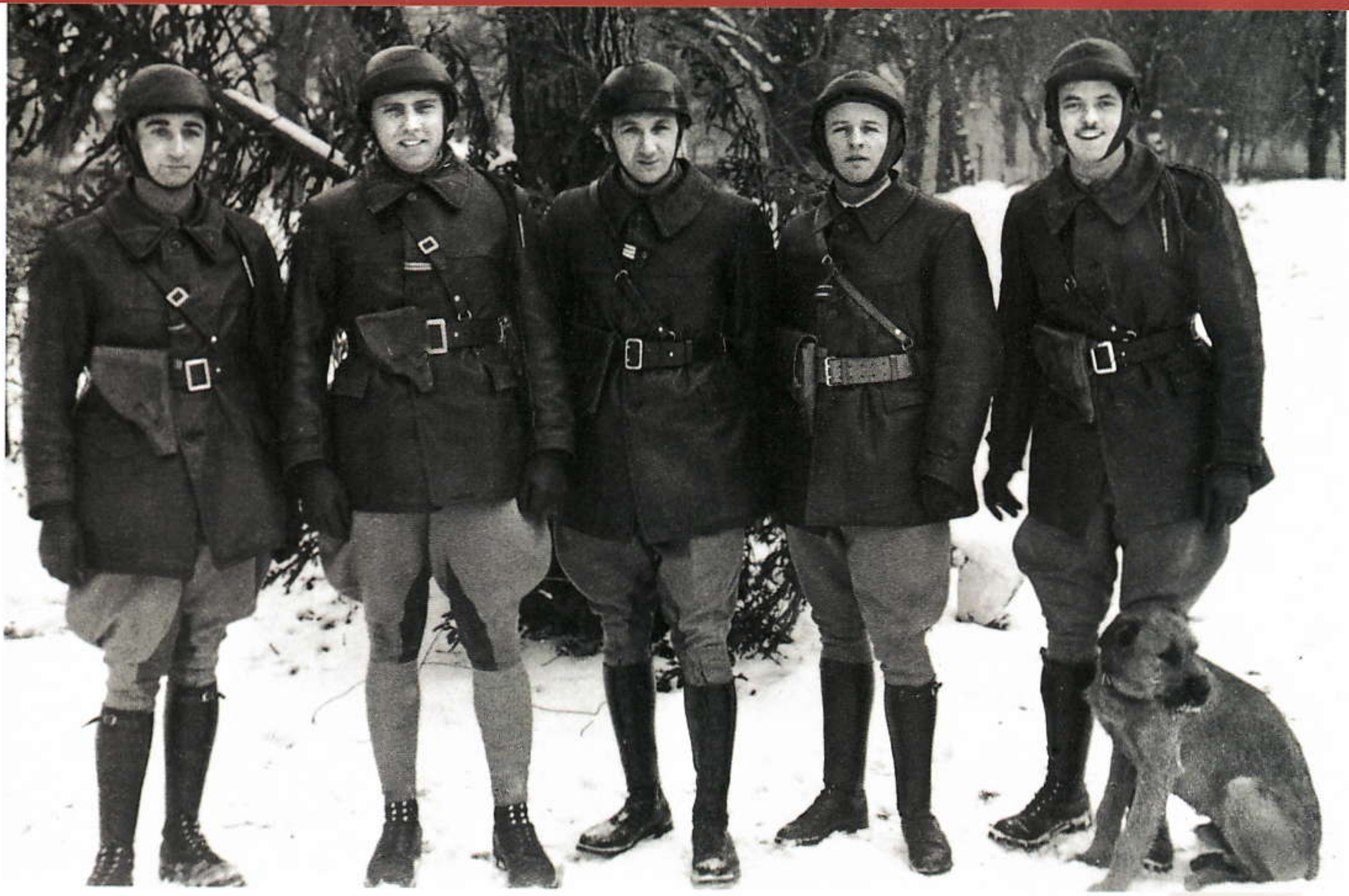
Le petit personnage (couleurs interprêtées librement) pourrait évoquer Donald le canard. Guy Steinbach confirme qu'au 7e BCC, la personnalisation de chaque appareil était laissée à l'appréciation de l'équipage, d'où les surnoms sur les masques (➡ *page 72*) ou la contraction des prénoms des compagnes. Dans le cas du présumé Donald, il est possible que l'initiative en soit revenue à un chef de section, car deux chars au moins l'ont arboré.

Profil Eric Schwartz sur notice de François Vauvillier

© H&C 2008
Échelle 1/25

Cérémonie du 11 novembre 1939 à Murvaux (Meuse). Le capitaine Chazalmartin marche en tête de sa 3e compagnie. *(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)*





Prise sous la neige lors du second cantonnement dans les environs de Verdun, cette photographie représente l'encadrement de la 3e compagnie. De gauche à droite : sous-lieutenant Lacroix, lieutenant Héraud, capitaine Gabriel Mignotte commandant la compagnie, lieutenant Chassedieu. À droite, avec le chien Totoche, un bouvier des Flandres confié à sa garde, le souriant sous-lieutenant Paul Lévitte, chef de la 4e section. Figure emblématique du 7e BCC, ce jeune officier sera tué au combat le 10 juin 1940, quelques jours après avoir reçu la croix de guerre. *(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)*

la durée de l'hiver. Ainsi l'entretien et les diverses réparations en sont facilités, d'autant plus que la proximité immédiate du parc de chars d'armée rend possible l'échange des diverses pièces usées ou cassées contre du neuf. D'autre part le terrain de manœuvres de la Chaume et le champ de tir de Douaumont permettent de poursuivre l'instruction des unités. Enfin l'établissement d'une carte chars de la région donne aux cadres l'occasion d'étudier les terrains particulièrement favorables à l'action des engins blindés dans la zone de l'armée. Ainsi, mieux qu'à Milly ou Murvaux, le bataillon est-il à même de poursuivre une instruction complète : morale, pratique et tactique.

Le bataillon enregistre ses premiers mouvements le 19 novembre, les capitaines Raphel (CE) et Chazalmartin (3e compagnie) [8], sont appelés à suivre le cours d'état-major. Le 26 novembre, le lieutenant Drouard, officier des détails, est affecté à l'état-major du général commandant les chars de l'armée, et le lieutenant Mourgeon, officier d'approvisionnements, est rappelé à l'intérieur comme affecté spécial. Le lieutenant Durleman est muté à la CE comme officier d'approvisionnement. Tous, unanimement appréciés, sont regrettés.

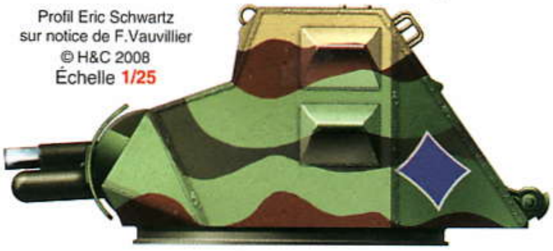
À Verdun durant l'hiver 1939-1940, la vie quotidienne d'un corps de troupe en temps de paix

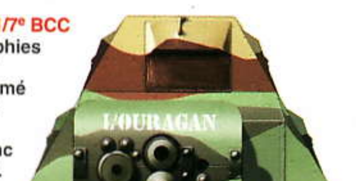
Le bataillon reçoit le 19 décembre comme commandant la 3e compagnie, un officier breveté d'état-major, ancien instructeur de l'école des chars, le capitaine Gabriel Mignotte [9]. Le sous-lieutenant Tillot est nommé officier des détails le 15 janvier.

La 1re compagnie se voit affecter le 16 février le sous-lieutenant Jolly, jeune « bazar » sortant d'un stage de l'école des chars, et l'aspirant Crémieux-Bach, le 9 mars. Le sous-lieutenant Pagès arrivant du dépôt du 502 est affecté à la 3e compagnie, le 15 mars. Le lieutenant Jacquemont, adjoint technique, devant rejoindre le dépôt de chars 502 à Angoulème, c'est le sous-lieutenant Briens quittant la 2, qui le remplace.

Régulière et continue, telle est la caractéristique de la vie du bataillon à Verdun. « *La vie quotidienne est celle d'un corps de troupe en temps de paix mais il y a quelques événements qui sortent de l'ordinaire. C'est ainsi que le bataillon participe à une revue du président de la République, dans la rue principale de Verdun, au pied du monument de la victoire. Je suis avec les officiers sans troupe sur les marches de ce monument considérable et où je vois le président Lebrun, en costume de chasse, remettre aux généraux Béhague et Carence (quel nom pour un général !), la médaille militaire pour commandement devant l'ennemi. Avant la revue arrive monseigneur l'évêque de Verdun accompagné de son vicaire général et pendant qu'ils conversent avec le général présentant la revue, notre chien*

Profil Eric Schwartz
sur notice de F.Vauvillier
© H&C 2008
Échelle 1/25





Char FCM 36 de la 1/7e BCC
Plusieurs photographies d'époque montrent le 30 003 surnommé *L'Ouragan* et revêtu d'un as de carreau sombre à liseré blanc (➨ *GBM 76 page 10*). **Or, si cet appareil figure bien sur les états du 7e BCC, il n'est attribué à aucune compagnie en particulier. Mais le fait que ces clichés ont été pris par le sous-lieutenant Jolly nous permet de penser que ce char appartient à la 1re compagnie (as bleus). S'agissant du nom peint sur le bouclier, c'est un usage qui, sans être généralisé, est néanmoins représentatif d'un certain nombre de chars au 7e BCC. Ainsi relève-t-on d'autres noms de vents (*Le Zéphyr*, *Le Mistral*, etc.) mais aussi des animaux (*Le Taureau*, *La Licorne*, etc.).**

Voici, aux premiers beaux jours, le char 30 051 du sergent Paul Mougenot (devant le char, appuyé sur la trappe), qui sera tué au combat le 14 mai 1940. Son appareil a reçu le surnom *L'Intrépide* (?) peint au-dessus du masque. Le camouflage apparaît étonnamment propre et frais, et une illusion d'optique donne à l'une des taches à l'avant de la tourelle la forme approximative d'un as de pique sans queue ; mais il n'en est rien. Juste derrière ce détail de peinture, le char présente un insigne circulaire au motif central indistinct. Cet insigne apparaît sur plusieurs chars mais aucune photographie suffisamment nette n'a pu en être retrouvée à ce jour.
(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)

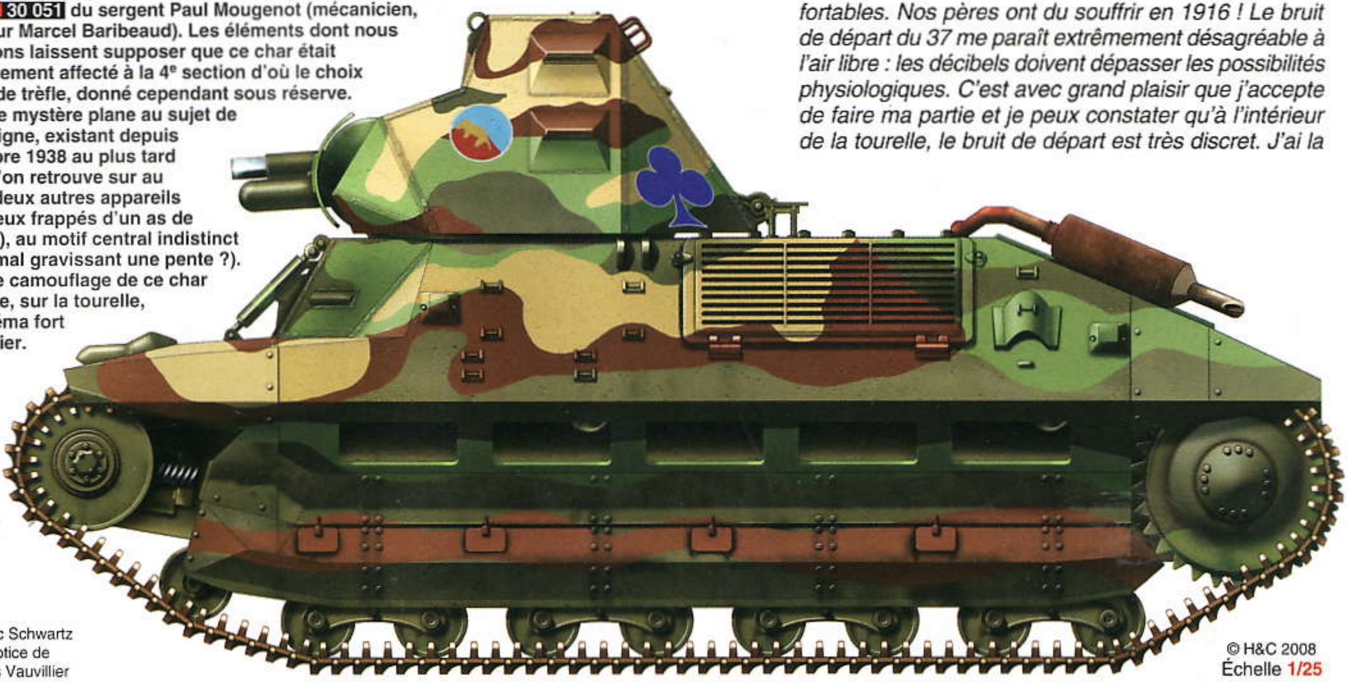
Totoche, mascotte de la 3e compagnie, vient lever la patte sur la soutane du vicaire général. Je vous laisse imaginer la houle de rires qui secoue l'assistance. Le défilé des troupes se termine par celui, impeccable, du 7e BCL [rôdé par son expérience des défilés parisiens dus à son casernement versaillais]. *Le commandant casqué, précédant les capitaines également casqués, chacun debout et saluant dans son VTT*[10]*, lourd véhicule qui ne mange pas moins d'un litre d'essence au kilomètre. Il n'y a pas de doute, nous sommes les vainqueurs potentiels !* » (Fleury).

Malgré la rigueur de cet hiver 1939-1940, tout le matériel[11], grâce à des soins vigilants, est conservé en parfait état de marche. « *Il fait tellement froid que la nuit le gasoil gèle et pour pouvoir démarrer les chars le matin, il faut laisser tourner le moteur de l'un d'entre eux en permanence. Nous versons de l'essence sur les chenilles, à l'aide d'un récipient, que nous enflammons pour les dégeler. Ensuite nous prenons ce char en remorque, grâce à celui qui a tourné toute la nuit, et un chasseur courre à côté du char, le volet ouvert, la torche allumée devant l'entrée d'air, de façon que l'air allant au cylindre soit réchauffé, que le mélange air-gasoil puisse ainsi être enflammé, et que le moteur veuille bien démarrer. Nous recommençons alors l'opération sur chacun des chars. Une autre fois, un matin à l'aube, en partant en manœuvres, mon char part en dérapage sur une plaque de verglas et entame une glissade de quelques mètres en arrière qui se termine dans la boutique d'un coiffeur. Il est tellement imbriqué dans la boutique qu'on a l'impression qu'il supporte l'étage de l'officine. Nous sommes repartis sans demander notre reste, laissant le soin aux avocats de l'armée, de régler l'incident avec le propriétaire.* » (caporal-chef Guy Steinbach, 3e compagnie).

« *En février, le 7e BCL fait un exercice de tir sur le champ de bataille de Douaumont. Il fait un froid de – 17 °*[Guy Steinbach évoque jusqu'à moins 27°, les poulets cuits de l'intendance se cassent en deux lorsqu'ils tombent par terre et il faut aussi casser le vin gelé pour la distribution] *et un blizzard de nord-est des plus inconfortables. Nos pères ont du souffrir en 1916 ! Le bruit de départ du 37 me paraît extrêmement désagréable à l'air libre : les décibels doivent dépasser les possibilités physiologiques. C'est avec grand plaisir que j'accepte de faire ma partie et je peux constater qu'à l'intérieur de la tourelle, le bruit de départ est très discret. J'ai la*

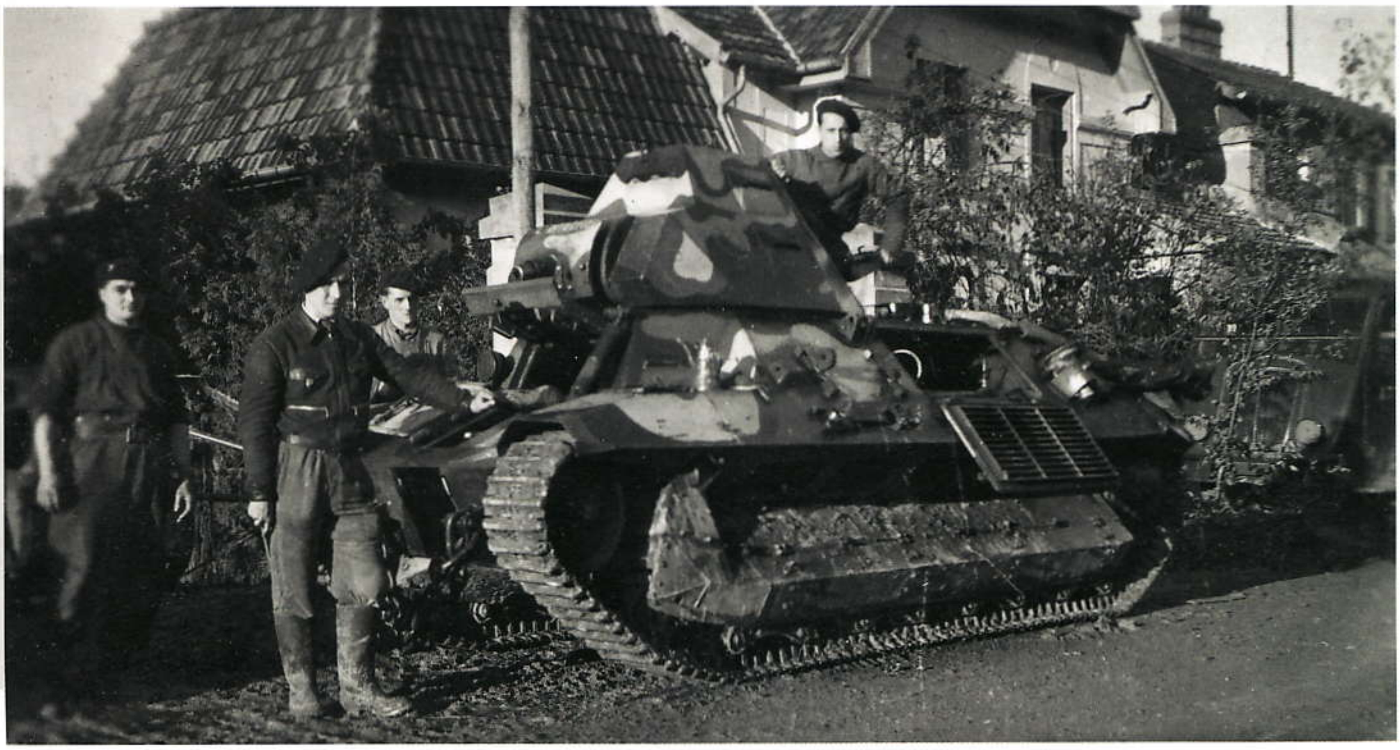
CHAR FCM 36 DE LA 1re COMPAGNIE DU 7e BCC

Tiré des photographies ci-dessous et page 65, cet appareil est le 30 051 du sergent Paul Mougenot (mécanicien, chasseur Marcel Baribeaud). Les éléments dont nous disposons laissent supposer que ce char était probablement affecté à la 4e section d'où le choix de l'as de trèfle, donné cependant sous réserve. Un autre mystère plane au sujet de son insigne, existant depuis novembre 1938 au plus tard et que l'on retrouve sur au moins deux autres appareils (tous deux frappés d'un as de carreau), au motif central indistinct (un animal gravissant une pente ?). Enfin, le camouflage de ce char présente, sur la tourelle, un schéma fort particulier.



Profil Eric Schwartz
sur notice de
François Vauvillier

© H&C 2008
Échelle 1/25



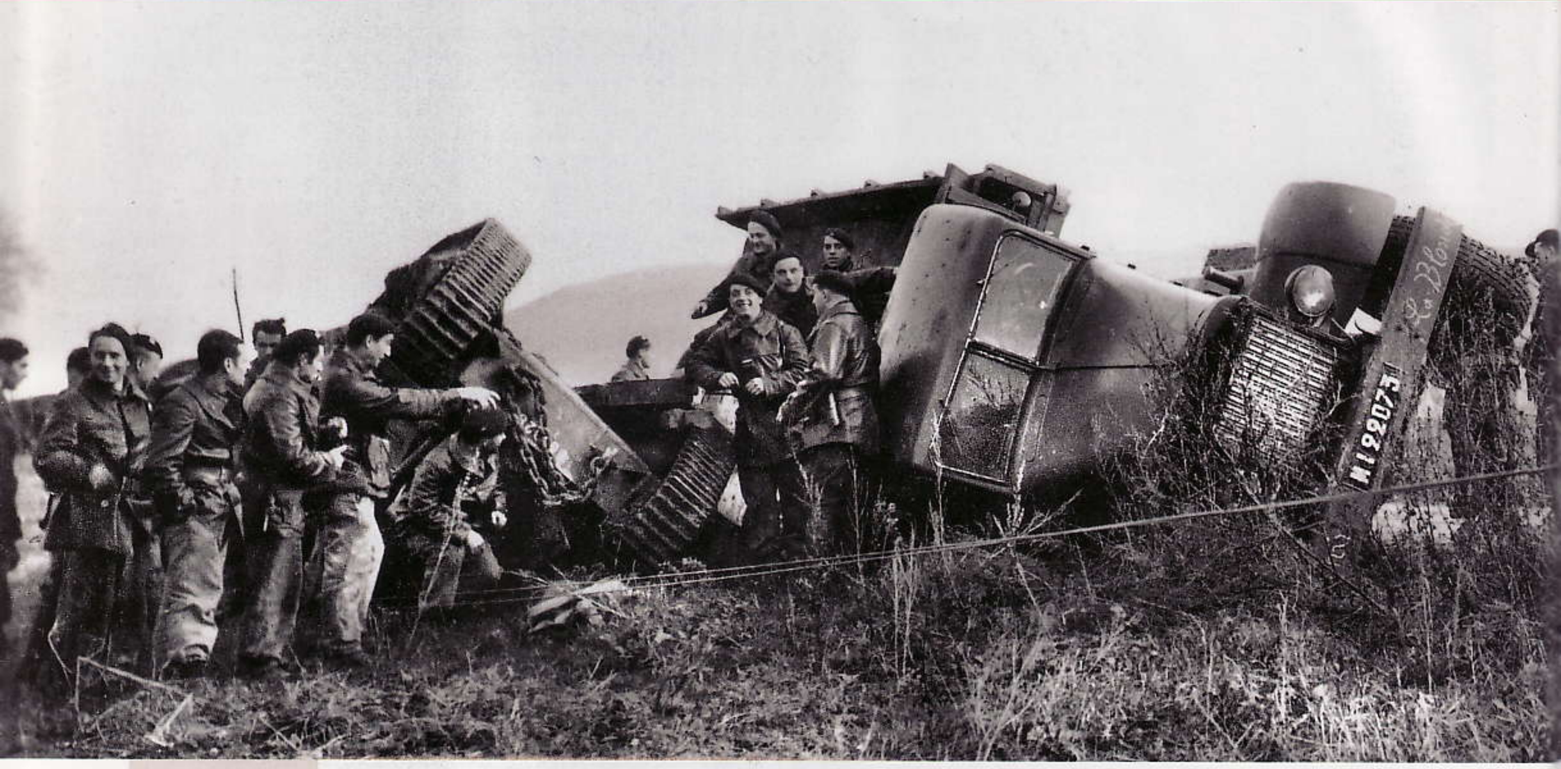
NOTES

[8] Chazalmartin sera muté à l'état-major de la 2e DCR où il effectuera un travail remarquable durant la bataille de mai-juin (➡ *Chars B au combat, H&C 2002).*

[9] D'après Guy Steinbach, un officier particulièrement à cheval sur la discipline qui entend, entre autre, faire raser la tête des chasseurs punis dans sa compagnie. Ce à quoi s'opposera toujours avec succès Fleury, invoquant des risques pour leur santé.

[10] Des VLTT Laffly S 15 R (➡ *GBM 75).* Fleury force le trait sur la consommation, qui est de 25 litres aux 100 km.

[11] Le 14 février 1940, le bataillon perçoit deux chars FT destinés à effectuer des remorquages de dépannage.

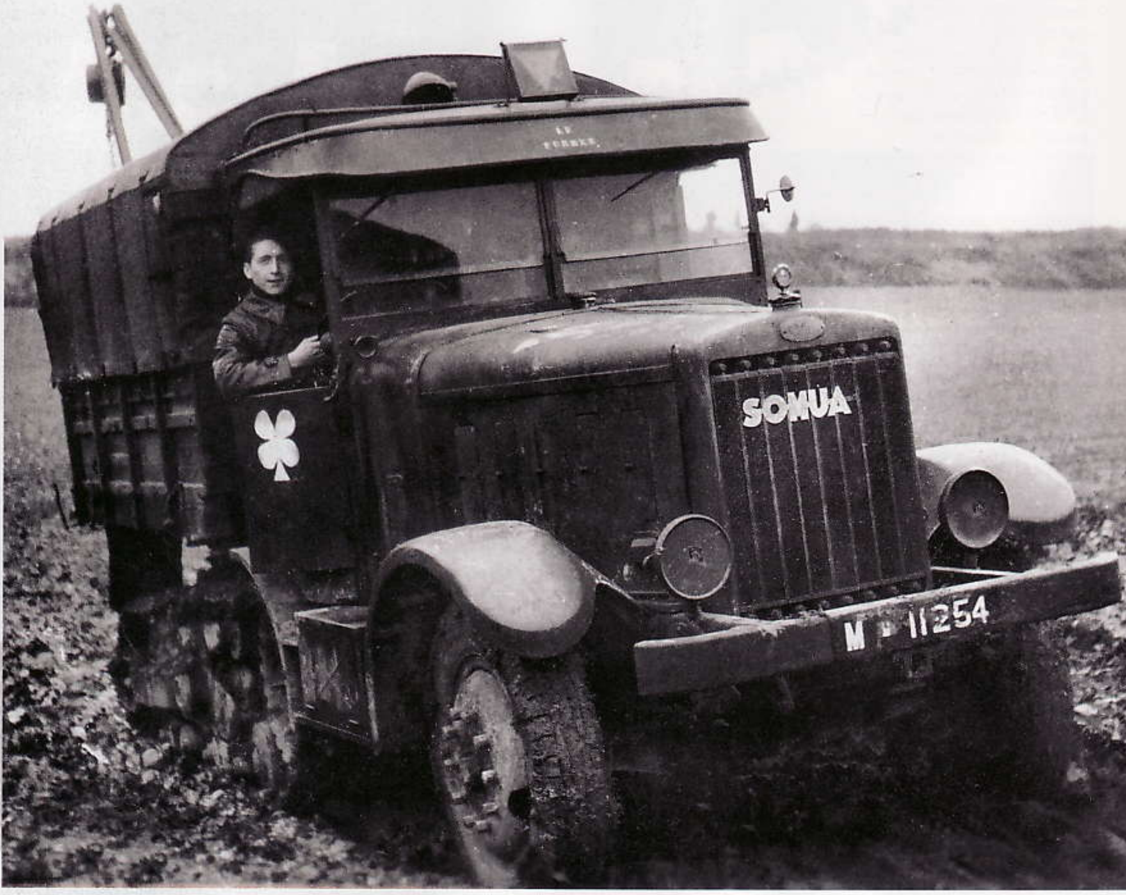


Un accident spectaculaire mais sans gravité, non précisément daté : le camion porte-char sur lequel le FCM 36 🇫🇷 30 028 de la 2^e^ compagnie était transporté, a glissé sur la chaussée et a versé sur le bas-côté. En l'absence de dommage humain, les sourires sont apparus sur le visage de certains de nos chasseurs du 7^e^ BCC. Un câble de treuillage vient d'être accroché en point haut sur la tourelle, le tracteur de dépannage (invisible ici) va se mettre en œuvre. Surnommé *La Blonde*, le porte-char dûment immatriculé M 🇫🇷 22 073 est lui-même une rareté : c'est l'un des cinq Autocar d'origine américaine saisis au col du Perthus en février 1939 sur l'armée républicaine espagnole puis mis en service actif à la mobilisation de septembre 1939. Du fait de cette origine spéciale, il n'est pas traité, au plan de son immatriculation, en tant que véhicule de réquisition, mais comme appartenant en propre à l'armée française. *(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)*

plus grande peine à loger mon grand corps entre la sangle et le sommet de la tourelle et je peux effectuer un tir convenable, puisque si mon premier obus est hors de la cible, les quatre autres sont en pleine mouche et je suis réputé avoir fait le meilleur tir du bataillon. À noter que cette journée de froid très dur a eu mauvais effet sur les chenilles dont quelques-unes sont brisées : l'acier peut-être fragile ! En mars, nous effectuons deux sorties particulières des chars. La première fois il s'agit de préparer le chemin à la récupération d'un Bloch 210 [en réalité un Amiot 143, ➡ *photo page 75*] *qui a fait un atterrissage forcé, à bout d'essence, au retour d'un raid sur l'Allemagne où il a été pris à partie par notre DCA. La création du chemin met à jour quelques cadavres allemands et français de la bataille de Verdun et même des dépôts de munitions.*

La deuxième expédition consiste à tracter dans un pré un Dornier 17 dont l'équipage a fait un atterrissage forcé et a été fait prisonnier avant d'avoir pu détruire l'appareil. Je peux aller voir ce zinc allemand qui n'est évidemment pas le premier abattu. » (Fleury).

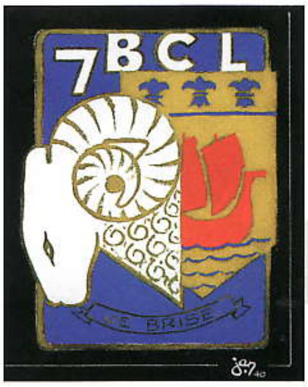
Au cours de ce premier trimestre de 1940, les activités de divertissements ponctuent une vie militaire bien régentée. La chorale fonctionne, sous l'impulsion des



Plus classique mais non moins intéressant, voici, vraisemblablement en novembre 1939, un Somua MCL de dépannage du 7^e^ BCC. Plaisamment surnommé *Le Führer*, il porte l'immatriculation M 🇫🇷 11 254. Sur sa portière, l'as de trèfle n'est pas expliqué (dans une CE, la 4^e^ section est celle du ravitaillement, alors que les tracteurs comptent à la 2^e^ section atelier réparation). *(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)*

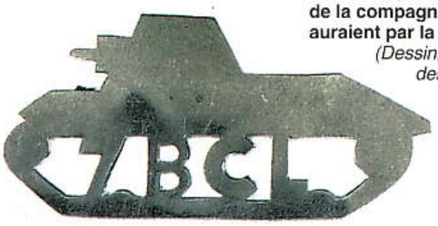
deux aumôniers et animée par un officier « *responsable* » — selon le souhait de Giordani — qui n'est autre que le docteur Fleury, promu médecin-lieutenant fin novembre.

« *En matière musicale, le commandant me confie le soin de composer pour le 7^e^ BCL, un autre indicatif que celui du 503 :* " pour se battre, tirer, bien marcher, le 5-3 ". *J'imagine bien des airs qui me plaisent, souvenirs de fanfare de chasse, mais ils comportent cinq notes et le clairon n'en a que quatre. Finalement, je me fends d'un* " le septième, le voilà " *qui est accepté et sonné. Après tout, c'est aussi concis que le* " seigneur suis " *que le commandant adopte comme devise du 7^e^ BCL pour le deuxième insigne qu'il fait dessiner par Keller, représentant une tête de bélier flanquant la nef parisienne et qui doit bientôt remplacer le premier insigne simplement constitué par le profil du FCM dont le train de roulement porte le sigle* 7^e^ BCL. » (Fleury).

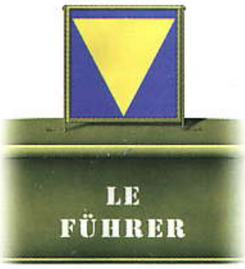


Le dessin d'origine, signé Jean Keller, ayant servi à réaliser l'insigne métallique du bataillon (la devise *Seigneur suis* sera substituée à *Je brise*).

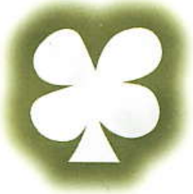
Cet insigne remplacera un premier type très simple *(ci-dessous)* **que, selon Guy Steinbach, seuls les hommes de la compagnie d'échelon auraient par la suite conservé.**
(Dessin, coll. anciens des chars via SB. Insigne D.C. Bartlett, Symboles & Traditions)



Rentrant à court d'essence d'une mission au-dessus de l'Allemagne, cet Amiot 143 a brisé son train en tentant un atterrissage de fortune, non loin de Verdun, en mars 1940. Il suscite la curiosité des troupes du voisinage. Les chasseurs du 7^e^ BCC recevront mission de le récupérer par remorquage, au moyen d'un de leurs FCM.
(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)



Détail du surnom du véhicule et de son signal de remorque, conforme au code de la route. Le triangle jaune se présente pointe en bas (signal abaissé) lorsque le tracteur est sans remorque.

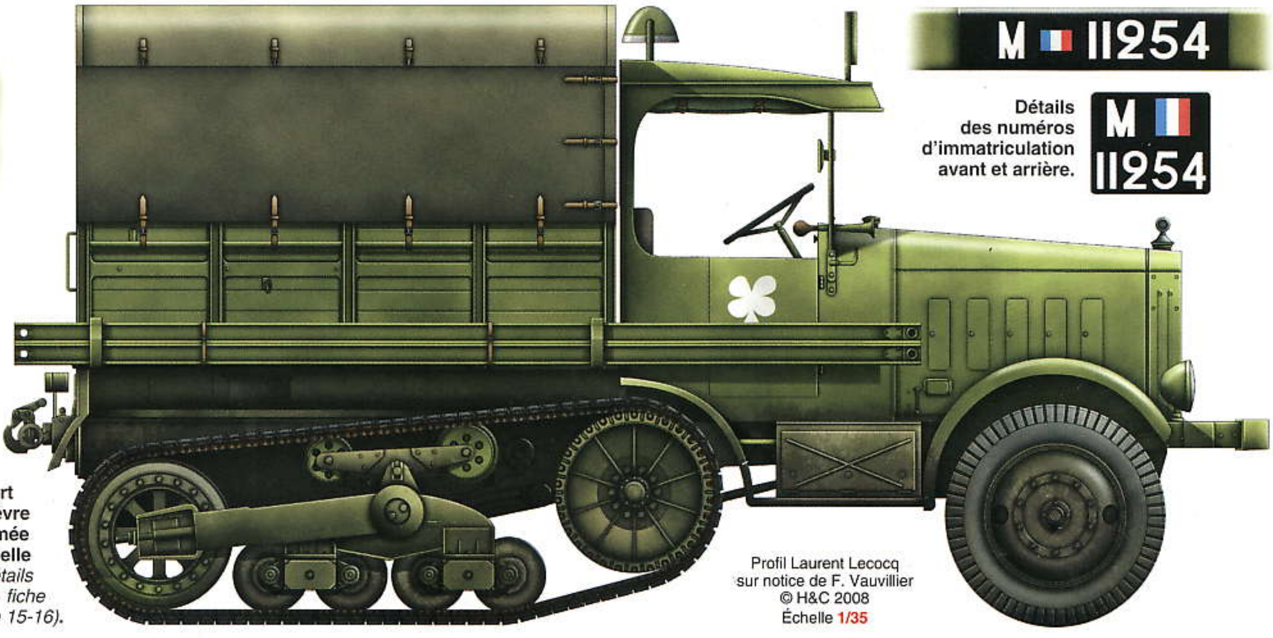


Détail de l'insigne de portière.

M 🇫🇷 11254

Détails des numéros d'immatriculation avant et arrière.

M 🇫🇷
11254



TRACTEUR LOURD DE DÉPANNAGE DE CHARS SOMUA MCL 5 DU 7^e^ BCC
Présenté ici en ordre de route ou pour le transport par voie ferrée, chèvre démontée et arrimée le long de la ridelle
(pour tous détails techniques, ➠ fiche GBM 77 page 15-16).

Profil Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2008
Échelle 1/35

Printemps d'instruction à Mourmelon

Début avril, le bataillon se prépare à une autre mission. Il est envoyé [12] au camp de Mourmelon pour une durée d'un mois en principe afin d'y effectuer l'instruction char des régiments d'infanterie des DI qui passent dans ce centre, à la cadence d'une par semaine, ainsi qu'aux exercices du cours des chefs des bataillons d'infanterie, et enfin aux manœuvres des divisions cuirassées. Il doit être en mesure normalement d'exécuter les exercices à partir du 3 avril.

Le 1er avril, le bataillon fait donc mouvement par Sainte-Ménéhould. Les déplacements par route ne sont jamais sans risque pour le personnel et le matériel mais seul un accident de camion (un 15 tonnes [13] qui percute un arbre suite à rupture de l'arbre de direction) avec trois blessés légers est à déplorer au cours de ce mouvement. Le 4, tout le bataillon est à nouveau vacciné, mais cette fois contre la variole.

À partir du 5 avril commence pour les différentes unités une période d'instruction intensive qui s'avère infiniment profitable. Les régiments d'infanterie (dans l'ordre 51e RI, 3e RTM, 67e RI, 27e RTA, 5e RTM) se succèdent chaque semaine et familiarisent tour à tour leurs troupes au combat de chars. Après la vie de garnison de Verdun, les manœuvres intensives du camp trempent à nouveau les hommes dans l'action et les préparent directement aux combats prochains. « *La vie n'est pas désagréable malgré le froid et la pluie qui s'installent. Comme prévu, nous recevons des régiments pour un court séjour chacun. C'est ainsi que j'ai la joie de retrouver mon ami Gleb de Tchaguine, mobilisé comme lieutenant d'infanterie, lui qui a été en 1917, capitaine de l'infanterie russe et en 1918, colonel de l'armée rouge (eh oui, il fallait bien quelqu'un pour commander !). Gleb est chef d'une section de canons de 25 mm antichars et bien entendu, n'a pas et n'aura pas sa dotation complète.* » (Fleury).

Le capitaine Philippe Join-Lambert, commandant la 2e compagnie du 7e BCC, dans son bureau à Mourmelon, printemps 1940.
(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)

À Mourmelon, début mai 1940. Les sous-lieutenants Jacques Danne (2e compagnie en avril 1940) à droite et Pierre Tillot (officier de détails en avril 1940, venant de la 1re cie) à gauche, tous deux du 7e BCC, entourent leur camarade Hamelin, de la 3e compagnie du 15e BCC (chars B 1*bis*).
(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)

Au cours de ce séjour, le bataillon a le plaisir de retrouver son ancien commandant de régiment au 503e, le colonel Buisson, qui commande dorénavant l'infanterie de la 3e DI [14], et qui passe en revue le 7e BCC le 9 avril, par sympathie pour l'ex-Ier bataillon de son régiment versaillais. Le 13 avril, le lieutenant Brun mis en affectation spéciale quitte le bataillon. Le sous-lieutenant Wallart le remplace à la CE. Le 14 avril, c'est au tour du général Brocard, commandant la 3e DCR à Suippes, de se faire présenter le bataillon (il commandait le I/503e RCC entre 1927 et 1929). « *J'étais toujours présumé chef de fanfare… Mes clairons et mon tambour rythmèrent la revue. Lors du déjeuner qui s'ensuit, j'orchestre le* Ric de Rique *que je remplace par* Dominique. *Je crois que le commandant est charmé.* » (Fleury).

Avec le 7e BCC, fantassins et tirailleurs se familiarisent au combat de chars

Le 18 avril est exécutée en liaison avec le 3e régiment de tirailleurs marocains, commandé par le colonel Desré, une manœuvre particulièrement réussie devant le général Touchon, commandant l'armée de réserve (6e armée) et ancien commandant de l'école des chars. « *Nous recevons aussi, avec son régiment de tirailleurs, le jeune médecin lieutenant qui a reçu la légion d'honneur pour avoir donné son sang à l'un de ses hommes.* » (Fleury).

L'entraînement physique se développe opportunément. Seul le matériel souffre un peu des exercices incessants. Les pièces de rechange sont difficiles à trouver. Les équipes de réparation travaillent jour et nuit de façon à satisfaire les besoins des régiments d'infanterie qui utilisent chacun au maximum leur semaine de manœuvres successives avec le 7e bataillon. À cet effet, le PEB 101 prête le 28 avril, 12 chars FT pour les manœuvres à exécuter avec le 27e RTA du 29 avril au 3 mai, afin de ménager les FCM.

Notes

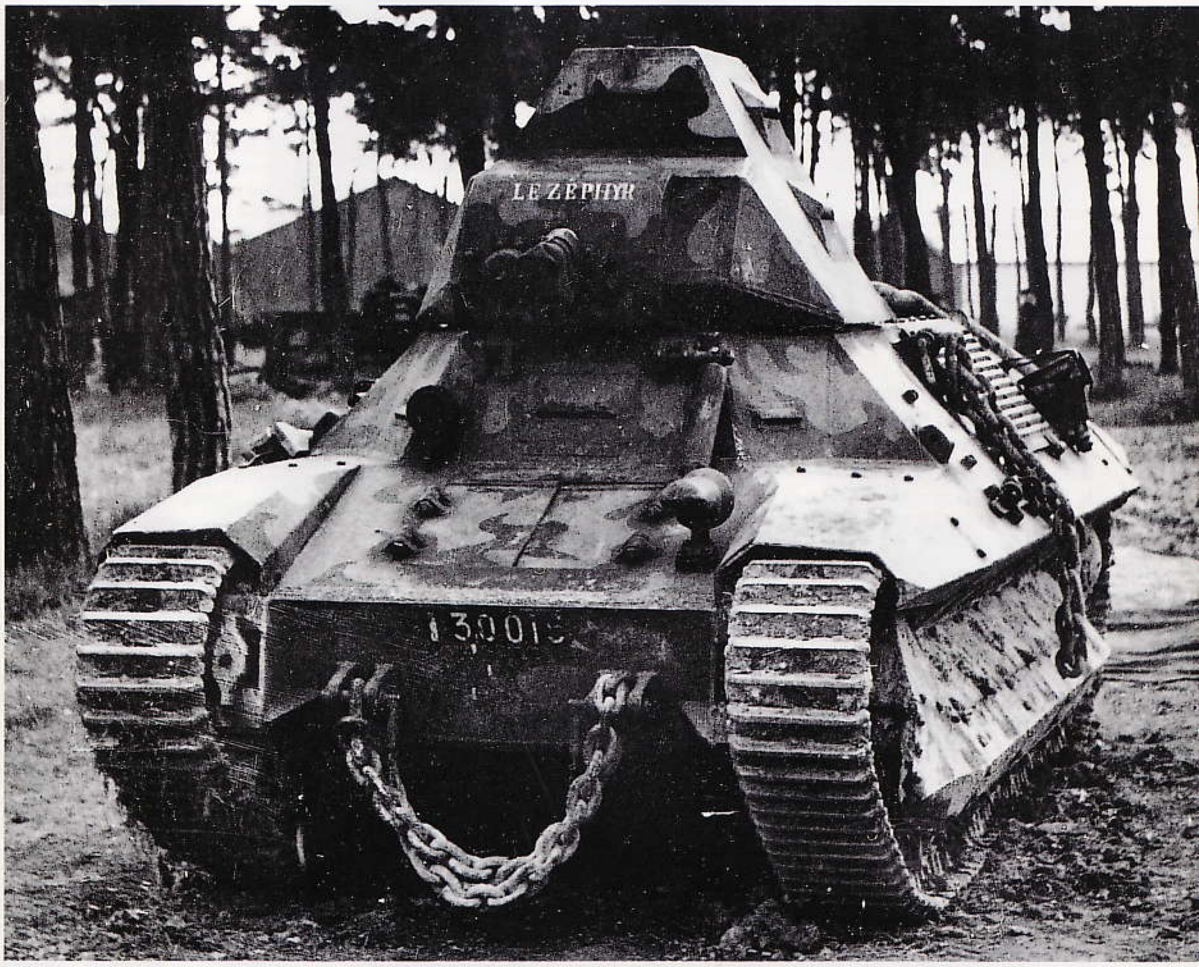
[12] Par note n° 1829/1 chars S de l'inspection des chars, en date du 28 mars et note 820.3/OP du QG du 31 mars.

[13] Tonnage exceptionnel, qui désignerait un porte-char.

[14] Buisson, nommé général le 13 juin 1940, succèdera à Brocard à la tête de la 3e DCr (7 juin).

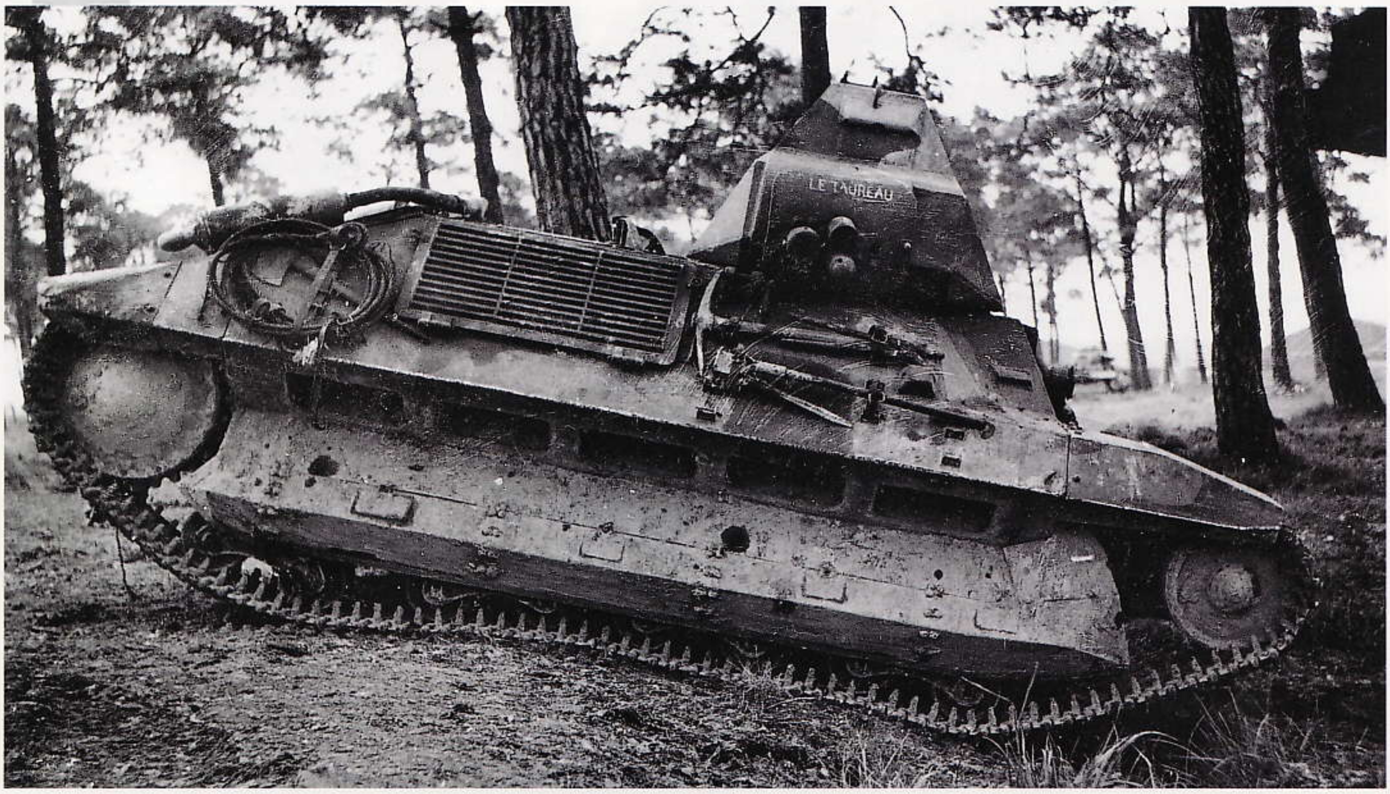
Croix noires sur Mourmelon

Le 9 mai, la 1^{re} compagnie du 7^e est mise à la disposition de la 2^e DCR comme plastron pour des manœuvres au camp voisin de la Haute-Moivre. Le bataillon poursuit ainsi de façon intensive son instruction lorsqu'il est surpris, le 10 mai, par l'attaque aérienne brusquée du camp de Mourmelon. La vaccination antitétanique du bataillon prévue ce jour là n'aura donc pas lieu. « *Le mois de mai commence. Le temps est beau et les manœuvres de chars donnent lieu à des commentaires élogieux. Le commandant est parti en permission, le bataillon a battu les Anglais au match de football, l'état sanitaire est excellent, le bataillon a été présenté au complet aux stagiaires des régiments de passage et un avion allemand a été descendu aux*



Le char 30 015 *Le Zéphyr*. de la 3^e section de la 1^{re} compagnie à Mourmelon au printemps 1940. *(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)*

Cette photographie et celle du bas de la page ont été prises le même jour à Mourmelon. *Le Zéphyr* et *Le Taureau* seront tous les deux détruits lors des combats du 14 mai 1940. L'auteur des clichés est le lieutenant Platrier (2^e compagnie du 15^e BCC) qui était présent à Mourmelon avec Hamelin et Antoine, au PEB au moins jusqu'au 18 mai 1940 car Platrier a photographié les bombardements du 10 mai puis commandé les cinq chars devant rejoindre Rethel à cette date (*➡ Chars B au combat, H&C 2002, page 130*). Nos deux photographies de FCM 36 ont donc pu être prises entre le 1^{er} avril et le 10 mai, jour du départ du 7^e BCC dans la région de Vouziers.



Le char 30 055 *Le Taureau*, appartient quant à lui à la 2^e compagnie. *(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)*

En haut à gauche.
Pipe au bec, le sous-lieutenant Paul Lévitte, chef de la 4e section de la 3e compagnie.

En haut au centre.
La longue et fine silhouette du docteur Fleury, toubib du bataillon, qui a retracé ses souvenirs de campagne de manière alerte. Ce document hélas de qualité médiocre présente le grand intérêt de montrer l'insigne du bataillon (premier modèle en silhouette de char FCM) effectivement porté.

environs de la montagne de Reims : la drôle de guerre ne paraît pas trop pesante. Mais le 10 mai au petit jour, nous sommes réveillés par de fortes explosions assez proches. La Luftwaffe bombarde l'état-major de la 3e division cuirassée à Suippes ou à Somme-Suippes.

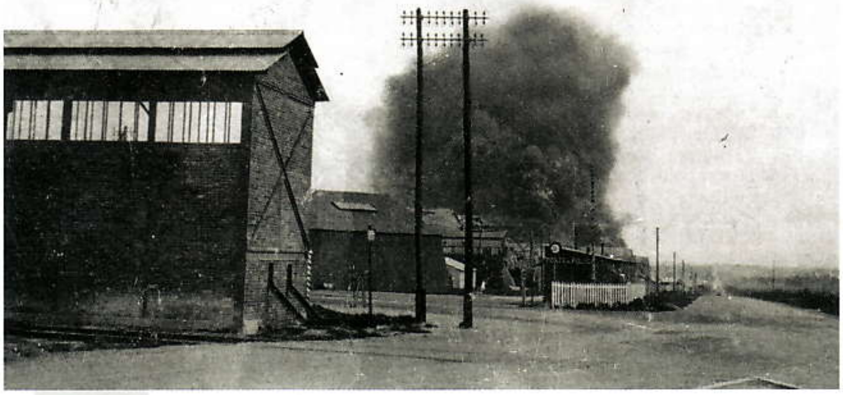
Aussitôt, sortis en petite tenue, nous voyons des colonnes de fumée s'élever dans cette direction et nous assistons à la poursuite d'un groupe de bombardiers allemands par deux chasseurs français qui gagnent rapidement sur eux quand un tir de mitrailleuse part d'un avion de queue et nous sommes très étonnés de voir nos chasseurs rompre le combat, l'un par une chandelle, l'autre par un piqué. Aussitôt, nous apprenons par la radio, l'attaque des pays qui constitueront plus tard le Benelux. Le commandant rentre précipitamment tandis que s'organise la remontée en ligne du 7e BCL. Vers midi, il y a une attaque de la base aérienne par un groupe de Junkers 88. » (Fleury).

Réveil tonitruant le 10 mai : la Luftwaffe bombarde l'état-major de la 3e division cuirassée

Alerté le même jour à 10 h 30, alors qu'une compagnie travaille encore sur le terrain (la 3e avec le IIe bataillon du 5e RTM), le 7e BCC reçoit l'ordre de se porter immédiatement dans la région de Vouziers et se voit attribuer le cantonnement des Alleux. « *Dans l'après-midi et la soirée, les chars sont chargés sur chemin de fer* [1re et 2e compagnies dans un premier temps] *et nous partons par la route en direction de Vouziers* [les échelons sur roue partent vers 16 heures], *le point de concentration étant les Alleux, au sud-ouest du Chesne et* [9 km] *au nord de Vouziers. Nous roulons toute la nuit* [la sanitaire se perd et s'embourbe] *pour arriver aux Alleux au petit matin et pour voir un Potez 63 désemparé faire un atterrissage forcé dans un bois voisin. Spectacle assez déprimant.* » (Fleury).

Les échelons sur roues arrivent en fin d'après-midi et les compagnies commencent à s'installer. Tandis que les véhicules emplissent les granges des fermes, des emplacements camouflés sont préparés pour accueillir les chars dont le premier train est attendu à Vouziers au début de la nuit. Celle-ci est très avancée quand les chars des compagnies Waitzenegger et Join-Lambert arrivent en gare de Vouziers. Ils sont aussitôt dirigés sur les positions d'attente préparées et quand le jour se lève, il ne reste aucune trace de leur passage. L'aube du 11 mai se lève sans que le régulateur de Vouziers puisse donner des nouvelles du second train. Le capitaine Mignotte s'inquiète de ses chars et fait plusieurs fois la navette entre les Alleux et Vouziers. À 9 heures, un premier renseignement : le train portant les chars de la 3e compagnie a été bombardé en gare de Mourmelon, mais on ne signale aucun dégât, ni dans le matériel ni dans le personnel. À 10 heures le régulateur fait savoir que la voie ayant été coupée par une bombe, le train a été dérouté par un itinéraire excentré et arrivera vers 13 heures. À 13 h 30, le convoi entre en gare. Le commandant de la 3e compagnie pousse un soupir de soulagement quand le lieutenant Chassedieu, commandant le train, lui annonce que personnel et matériel sont au complet.

En 21 minutes, tout est débarqué et les chars, sous la menace d'apparition d'avions ennemis — la gare de Vouziers ayant été bombardée dans la matinée —, gagnent la position d'attente individuellement. L'itinéraire a été soigneusement jalonné et les appareils disparaissent sous la futaie sans avoir été repérés. « *Nous nous installons aux Alleux, dont la population ne paraît pas trop alarmée. Les nouvelles ne sont pas inquiétantes, l'armée française est entrée en Belgique, tout semble fonctionner heureusement. Mais nous sommes parfois survolés par des formations ennemies très denses, escortées de Messerschmitt 109 assez nombreux, sans réaction de notre DCA, tant et si bien que, craignant de leur faire remarquer la présence d'un corps de troupe par la croix rouge de ma sanitaire, je l'occulte par des fascines.* » (Fleury).



Ci-dessus.
Bombardement de Mourmelon : Guy Steinbach témoigne qu'il se trouvait en colonne chars avec sa compagnie (manœuvre avec le 2e bataillon du 5e RTM) lorsqu'ils ont été survolés par des avions. Ils en avaient l'habitude et donc n'y ont pas prêté plus d'attention que ça. Mais grande a été leur surprise lorsqu'ils ont vu des « dragées » tomber des avions sur les bâtiments.
(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)

Chacun travaille avec une ardeur fiévreuse pour mettre le matériel au point pour l'engagement que le survol incessant de la région par les avions allemands laisse prévoir imminent. Les bombardements se succèdent à la cadence de trois par jour. L'annonce de l'avance ennemie qui se poursuit en Belgique devient inquiétante. Ses forces menacent Sedan.

Le 13 mai à 16 heures, par ordre n° 1242/S du général Bourguignon, commandant les chars de la 2e armée, le 7e bataillon est mis à la disposition du 10e corps d'armée. Le même jour à 17 h 30, par note n° 1504 de l'état-major, 3e bureau du 10e CA, le bataillon reçoit l'ordre de se porter dans le bois de Haye, qui se trouve entre Bulson et Chémery, à environ 7 kilomètres au sud de Sedan. Aussitôt le chef de bataillon prescrit aux unités de se tenir prêtes à faire mouvement à la tombée de la nuit et aux commandants de compagnie de venir le plus tôt possible au PC du bataillon pour partir en reconnaissance. La nouvelle est accueillie avec calme. Tout le monde est prêt. Les menues réparations en cours sont achevées, les dernières mises au point faites tandis que le chef de bataillon et les commandants de compagnie partent pour le bois de Haye.

À la Blanche Maison, munis des dernières instructions du commandant Giordani, les trois capitaines se séparent pour déterminer le point exact où leur compagnie, du moins le croient-ils, va attendre le moment de combattre. Le temps est magnifique, le muguet foisonne dans le sous-bois où les roulantes de l'infanterie en ligne préparent le repas du soir. Il est 18 h 30. C'est le calme avant la tempête. À 20 heures, le commandant et les capitaines sont de retour aux Alleux. Tout est prêt pour le départ, le 7ᵉ BCL est face à son destin.

(fin de la première partie)

Bibliographie

- *Souvenirs d'enfance, souvenirs de chasse, souvenirs militaires*, par le docteur Fleury, chez l'auteur, Tours 1994
- *Historique du 7ᵉ BCL « FCM »*, éd. Lavauzelle, Limoges 1942
- Archives du SHD 34 N 421.

Remerciements aux anciens du 7ᵉ rencontrés et/ou à leurs descendants et apparentés, tout particulièrement à madame (veuve) Léa Mougenot et sa fille Claudine.

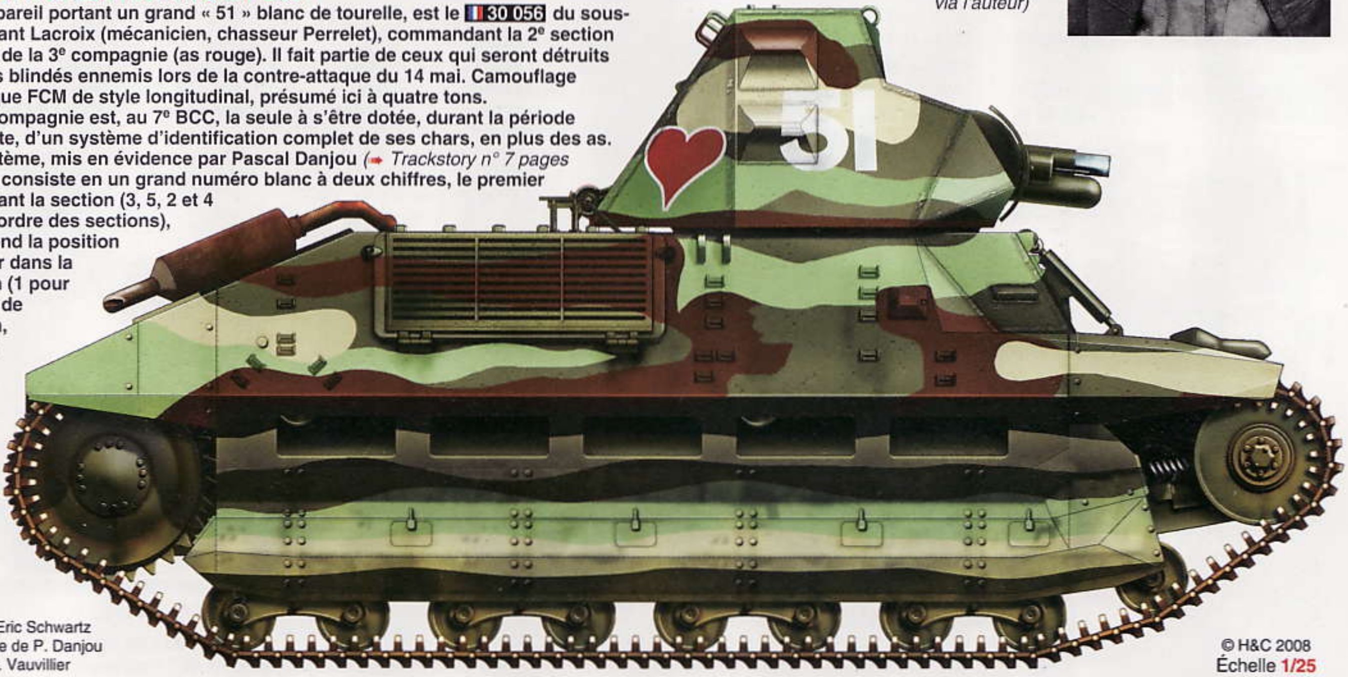
Un remerciement chaleureux à Guy Steinbach, l'âme de l'amicale des anciens du 7ᵉ BCL ainsi qu'à sa charmante épouse, qui assure la logistique de son impressionnante correspondance journalière, et qui m'honorent tous deux de leur amitié depuis de nombreuses années.

Guy Steinbach, alors caporal-chef du 7ᵉ BCC. Promu sergent au printemps 1940, affecté ensuite au 43ᵉ RIA de l'armée d'armistice, il prend en charge Totoche à la mort du sous-lieutenant Lévitte, mais il devra bien vite le confier au consul de Hollande à Marseille car, en cette période de restrictions, il ne pouvait subvenir trop longtemps aux besoins quotidien d'un bouvier des Flandres. *(Coll. anciens des chars, via l'auteur)*

Char FCM 36 de la 3ᵉ compagnie du 7ᵉ BCC

Cet appareil portant un grand « 51 » blanc de tourelle, est le 30 056 du sous-lieutenant Lacroix (mécanicien, chasseur Perrelet), commandant la 2ᵉ section (cœur) de la 3ᵉ compagnie (as rouge). Il fait partie de ceux qui seront détruits par des blindés ennemis lors de la contre-attaque du 14 mai. Camouflage classique FCM de style longitudinal, présumé ici à quatre tons.

La 3ᵉ compagnie est, au 7ᵉ BCC, la seule à s'être dotée, durant la période d'attente, d'un système d'identification complet de ses chars, en plus des as. Ce système, mis en évidence par Pascal Danjou *(➡ Trackstory n° 7 pages 52-53)*, **consiste en un grand numéro blanc à deux chiffres, le premier désignant la section (3, 5, 2 et 4 dans l'ordre des sections), le second la position du char dans la section (1 pour le chef de section, 2 et 3).**

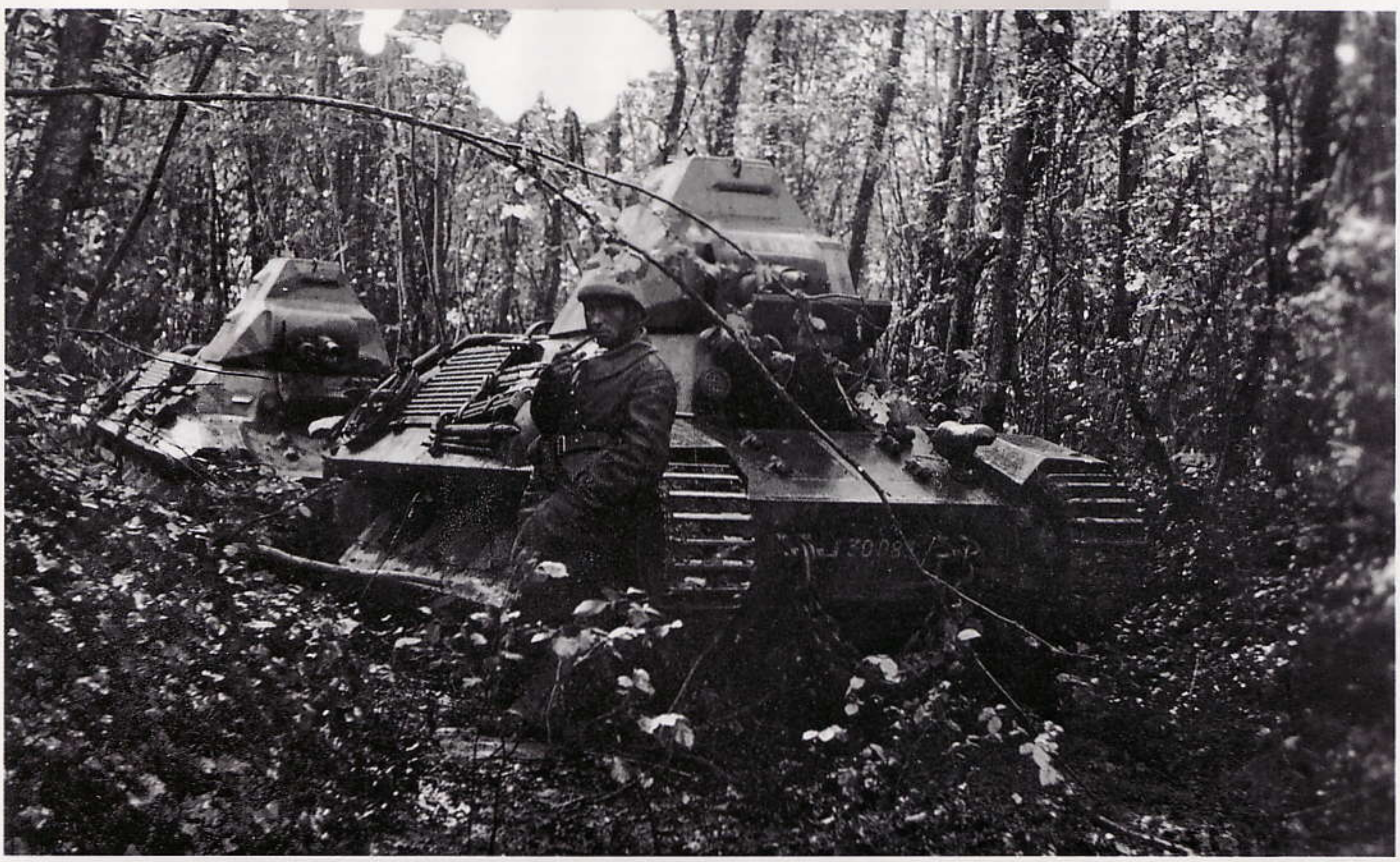


Profil Eric Schwartz
sur notice de P. Danjou
et F. Vauvillier

© H&C 2008

Échelle 1/25

Ambiance d'attente recueillie en sous-bois pour le 30 083 surnommé *Rue de la Paix*, sans doute par antiphrase, date et lieu inconnus. Ce cliché a été pris par le sous-lieutenant Paul Lévitte (4ᵉ section, 3/7ᵉ BCC) mais, fait étrange, ce char ne figure pas sur les états du 7ᵉ BCC. Sommes-nous à la veille du premier combat, lorsque « *le muguet foisonne dans le sous-bois* » ou bien, plus probablement, lors des opérations de début juin ? *(Coll. anciens des chars, via l'auteur)*



HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
TOME 1

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
TOME 3

HOMMES ET MATÉRIELS DU 15e BCC
CHARS B AU COMBAT
Stéphane Bonnaud

LA LIGNE MAGINOT TOME 1
La génèse de la célèbre ligne fortifiée, ainsi que les historiques de l'infanterie de forteresse (RIF).
192 pages ***39,95 €***

LA LIGNE MAGINOT TOME 2
Le béton, l'armement et les formes techniques des ouvrages, plus l'artillerie de position (RAP).
232 pages ***39,95 €***

LA LIGNE MAGINOT TOME 3
L'ordre de bataille de la ligne fortifiée du Nord-Est le 10 mai 1940, les combats de mai-juin...
256 p. ***42,95 €***

CHARS B AU COMBAT
L'odyssée des chars B pendant la campagne de mai-juin 1940, tout sur nos plus gros chars.
184 pages ***39,95 €***

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE
1
LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
L'AMR 33 RENAULT

AMR 33 - 68 p. ***14,95 €***

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE
2
LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
L'AMR 35 RENAULT

AMR 35 - 68 p. ***14,95 €***

LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
En deux tomes sont traités tous les modèles d'AMR sortis par Renault, mais aussi par ses concurrents de 1931 à 1940. Une documentation fabuleuse sur le matériel et sur les unités (GAM, RAM, dragons portés) qui ont combattu en mai 1940.

NOUVEAU

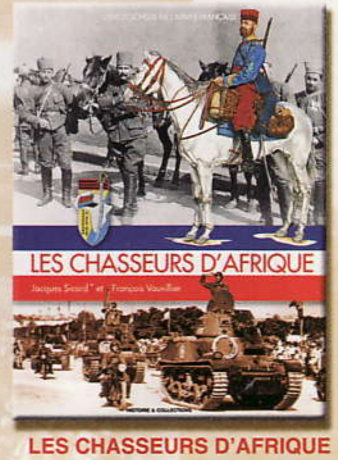
LES GÉNÉRAUX DE LA VICTOIRE
LA GRANDE GUERRE
LES GÉNÉRAUX DE LA VICTOIRE
LA GRANDE GUERRE
LE GÉNÉRAL AUGUSTE ADRIAN

LES GÉNÉRAUX DE LA VICTOIRE

de Paul Gaujac

Ces deux ouvrages présentent une sélection d'une soixantaine de biographies de généraux français de la Grande Guerre. S'y côtoient toutes les catégories de généraux. Certains sont célèbres, d'autres sont aujourd'hui inconnus du grand public. Le lecteur découvrira dans ces livres les différents parcours, classiques ou atypiques, ayant permis d'accéder à ces grades. Il découvrira nombre d'informations allant à l'encontre des idées reçues. Y sont évoqués les généraux de la "génération 14" jusqu'à ceux de 1918, formés par le conflit, les limogeages, les contextes et l'esprit du temps, les clans, les différentes écoles, les compétences et les manquements, les affinités politiques, l'influence de ces derniers, les généraux tombés au front, et les vrais visages d'hommes encensés ou malmenés par l'histoire, avec des anecdotes et des détails largement inédits.

68 pages ***14,95 €***


LES CHASSEURS D'AFRIQUE
Jacques Sicard et François Vauvillier

LES CHASSEURS D'AFRIQUE

Nés en 1831 au temps de la conquête de l'Algérie avec un recrutement mixte, les chasseurs d'Afrique seront de toutes les campagnes lointaines livrées par l'armée française.
Largement engagés sur les fronts de France et d'Orient en 1914-1918, ils auront à partir des années trente un rôle spécifique dans la modernisation de l'armée d'Afrique, en devenant motorisés et blindés. Les événements de la Seconde Guerre mondiale les propulsent au rang envié de fer de lance blindé des forces françaises de la Libération.
Tous les insignes, uniformes, équipements et véhicules
184 pages ***18,25 €***

J'ACHÈTE LES OUVRAGES SUIVANTS

☐ Les généraux de la victoire Tome 1 - *HIS0259* . . 14,95 € 2
☐ Les généraux de la victoire Tome 2 - *HIS0260* . . 39,95 € 2
☐ La Ligne Maginot Tome 1 - *HIS0193* . . . . 39,95 € 2
☐ La Ligne Maginot Tome 2 - *HIS0105* . . . . 39,95 € 2
☐ La Ligne Maginot Tome 3 - *HIS0134* . . . . 42,95 € 2
☐ Chars B au combat - *HIS0124* . . . . 39,95 € 2
☐ Les AMR 33 - *HIS0181* . . . . 14,95 € 2
☐ Les AMR 35 - *HIS0182* . . . . 14,95 € 2
☐ Les Chasseurs d'Afrique- *HIS0077* . . . . 18,25 € 2
TOTAL LIVRES . . . . ___,__ €

TOTAL GÉNÉRAL ___,__ €
Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections
☐ **CB n°** ________________
expirant en __ __ *Clé* ___
mois année *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*
Signature :

GBM 081

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
N° Indigo 0 820 888 911 *Fax : 01 47 00 51* **Foreign calls :** + 33 140 211 796

Nom ________________
Prénom ________________
Adresse ________________
____
Code postal ______ ville ________________
Pays ________________ Tél. __ __ __ __ __
E-mail* ________________
@ ________________
* Important pour être tenu informé de nos promotions

FRAIS DE PORT	***France***	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et +: GRATUIT	
(2 - Livres)	***DOM-TOM & Europe.***	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et +: nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

3. Promotions port gratuit limitées à : France, DOM-TOM & Europe : Autres pays, ajouter les frais de port.

ABONNEZ-VOUS !

Histoire de Guerre Histoire de GUERRE BLINDÉS & MATÉRIEL

LE MAGAZINE DE LA MOTORISATION
MILITAIRE À LA FRANÇAISE

6 numéros : 36,50 €
au lieu de ~~41,40~~ €

RECEVEZ EN CADEAU

ce fac-similé de 16 pages
du catalogue édité en 1939 par
le mythique constructeur d'Asnières,
présentant la gamme complète des
tous terrains LAFFLY

NOUVEAU

LAFFLY

VOITURES TOUS TERRAINS

Quelques types de Véhicules LAFFLY, tous terrains

RARE ET RECHERCHÉ : le catalogue Laffly 1939 avec la gamme complète des tous terrains, y compris les châssis surbaissés V 15 et W 15.

OFFRE SPÉCIALE NOUVEAUX ABONNÉS

SECRET

N°

CATALOGUE
DES
PIÈCES DE RECHANGE
DES
CHARS RAPIDES 1935 S

SOMUA

MARQUE N°

Les 250 premiers à s'abonner pour la première fois à GBM, recevront, EN PLUS, l'extrait du catalogue du char Somua S 35

Tous les matériels français qui roulent ou tirent sont dans Histoire de Guerre BLINDÉS & MATÉRIEL

offre valable dans la limite des stocks disponibles

JE M'ABONNE

www.blindes-materiel.com

● **HISTOIRE DE GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL - 1 AN**

6 numéros ☐ **36,50** € *(France)* ☐ **44** € *(Dom & étranger*

Je recevrai en cadeau le fac-similé LAFFLY 1939

OFFRE SPÉCIALE NOUVEAUX ABONNÉS

☐ *Je m'abonne pour la première fois à GBM.*
Si je suis dans les 250 premiers, je recevrai en plus le fac-similé SOMUA S 35

JE COMPLÈTE MA COLLECTION

• **ANCIENS NUMÉROS** • *(Cercler les numéros choisis)* :
1 - 11 - 13 - 14 -16 17 - 19 - 20 - 22 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 29 - 32 - 34
35 - 36 - 37 - 39 - 40 - 41 - 45 - 49 - 50 - 51 - 58 - 61 - 62 - 65 - 66 - 67
68 - 69 - 70 - 71 72 - 73 - 74 - 75 - 76 - 77 - 78- 79 - 80 :
l'ex : **6,90 €**........................ ☐☐☐,☐☐ €[1]

• **HORS-SÉRIE** Histoire de Guerre :1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10
l'ex : **10,95 €** .... ☐☐☐,☐☐ €[1]

FRAIS DE PORT (1 - magazines)	*France*	1 ex. : 3 €.	2 à 5 ex. : 5 €.	6 à 12 ex. : 8 €	12 et + : GRATUIT
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €.	2 à 5 ex. : 12 €	6 à 12 ex. : 15 €	12 et + : 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 12 €	2 à 5 ex. : 15 €.	6 à 12 ex. : 18 €	12 et + : nous consulter
	Autres pays.	1 ex. : 15 €.	2 à 5 ex. : 18 €.	5 ex. et + : nous consulter.	

GBM 081

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS Fax : 01 47 00 51 11.
N° Indigo 0 820 888 911
Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom
Prénom
Adresse

Code postal ville
Pays Tél.
E-mail*
@

* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL ☐☐☐,☐☐ €

Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

☐ **CB n°**

expirant en ☐☐ ☐☐ *Clé* ☐☐☐
mois *année* *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*

Signature :

TRACKSTORY
Les blindés français de 1940

CENTURYTRACKS
100 ans de chars et véhicules militaires

Les blindés Français de 1940

Nouveau* !
n° 8 :
Renault D1
64 pages,
12 pages couleurs
*Janvier 2008

Chars et véhicules du monde

Nouveau !
n° 2 :
Les semi chenillés SdKfz 251 et leurs variantes

Toujours disponible

n° 1 :
Shermans Français de la libération
1943-1945

n° 3 : Chars B1-B1 bis
n° 4 : Renault R35-R40
n° 5 : Juin 40
n° 6 : Hotchkiss H35-H39
n° 7 : FCM 36

FOCUS

n° 1 : Renault UE

Nouvelle collection !

Photoscope complet d'un matériel avec historique, photos d'archives, profils et plus de 150 photos couleurs, 44 pages.

Chaque monographie retrace l'histoire complète et détaillée d'un véhicule. De sa conception aux combats. Les ordres de batailles, les différentes versions, les pays utilisateurs, les marquages et les camouflages, etc... Collections au format 17,5 cm X 24,5 cm. Nombreux profils couleurs, photos d'archives pour la plupart inédites. Couverture pelliculée, dos carré cousu collé. Edition bilingue.

MINITRACKS

Le seul magazine de modélisme militaire entièrement dédié aux petites échelles

Trimestriel - Format A4 Dos carré,
72 pages couleurs, couverture pellicullée

Commandez directement en ligne sur http://www.minitracks.fr

BON DE COMMANDE, à découper ou à recopier et à nous renvoyer avec votre règlement

Nbre d'exemplaires commandés : Trackstory n°3 ☐ n°4 ☐
n°5 ☐ n°6 ☐ n°7 ☐ n°8* ☐ Centurytracks n°1 ☐ n°2 ☐
*Janvier 2008

TRACKSTORY et CENTURYTRACKS :14,50 € par numéro
+ port unitaire .... exemplaire(s) Total ☐

FOCUS : 9.95 € par numéro + port ☐

MINITRACKS : 10.95 € par numéro + port ☐

Abonnement 4 numéros, 41.50 €(france), 46,50 € (CEE)

Port par n° commandé : 3,00 € (france), CEE 4,00 €
A partir de 3 n° : port 7,00 € (France) 9,00 € (CEE) - 4 n° fdp 9,00 € (France), 11,00 € (CEE)
5 n° fdp 11,00 € (France), 15,00 € (CEE) - au delà de 5 n° nous consulter

Nom : Prénom :
n°, rue :
Code Postal : Ville/City :
Pays / Country : Email :
Chèque bancaire ou postal pour France uniquement
France et autres pays / Others country : VISA - Eurocard - Mastercard
Numéro de carte / credit card number :
Expire le / Expiry date :
Code de securité (3 derniers chiffres au dos de la carte) :
Nom du porteur / credit card holder's name :
Date et signature :

Envoyez votre règlement à : Editions du Barbotin
25, rue des Jardins - 91160 BALLAINVILLIERS - FRANCE
Email : info@edbarbotin.com - ☎ : (33) 01-69-01-62-40

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

ANCIENS MAGAZINES : 6,90 €
HORS-SÉRIE : 10,95 €

n° 1 - HGH001
Barbarossa : Hitler en échec devant Moscou

n° 2 - HGH002
Le Bismark : gloire et défaite, l'opé-ration « Rheinübung »

n° 3 - HGH003
La Luftwaffe 1918-1945

n°4 - HGH004
Les places fortes de notre histoire.

n° 5 - HGH005
Churchill, les combats du Vieux Lion

n° 6 - HGH006
Straèges et stratégiesl

n° 7 - HGH007
Un siècle de terrorisme

n° 8 - HGHS008
Génération Apocalypse : le monde sous la terreur nucléaire.

n° 9 - HGH009
Les Espions qui ont fait l'histoire

n° 10 - GHH001
La révolution des chars de combats.
Du FT-17 au Tigre II.
Contient 45 profils.

BON DE COMMANDE PAGE 81, OU SUR LE SITE

www.blindes-materiel.com

ANCIENS NUMEROS BLINDES & MATERIEL

Accès par :

Blindés & Matériel N° 80
décembre 2007

- En 1936, un jeune homme s'engage dans la cavalerie mécanique, au 8e cuirassiers. Il fait ses classes sur une AMD Panhard TOE, puis, au printemps 1939, perçoit une AMD 35 Panhard 178 toute neuve. A son bord, Léon Michot, devenu brigadier-chef et chef de voiture, fait la campagne de Belgique et du Nord en mai 1940. Evacué par Dunkerque, il revient en France début juin pour combattre à nouveau, cette fois sur une vieille AM Chevrolet ex-espagnole. Quarante cinq jours de baroud cavalier.
- Un "fer à repasser" disait les Poilus de l'artillerie lourde à tracteurs en qualifiant le curieux monstre dont on venait de les doter en ce printemps 1917, le mortier de 220 ACS sur affut de circonstance Schneider. Cent de ces étranges matériels ont été construits en mis en service en 1917-1918.
- Les chars B1bis passionnent les lecteurs

Histoire de Guerre
Le 1re D.C.R. anéantie par les panzer de Hoth

n°1 : la 1re DCR anéantie par les Panzer de Hoth • Saint-Exupéry et le Pô d'échappement • Jours de Juin 40 au Michelsberg

Histoire de Guerre
N°11
Les blindés français de la Wehrmacht

n°11 : les blindés français de la Wehrmacht • 11 ao^t 44 la bataille de Cluny • la JG 53 • le 2 cm Flakvierlinig 38 dans la Kriegsmarine

Histoire de Guerre
N°13
HITLER
Et si KERSHAW n'avait pas tout dit

n°13 : Hitler, homme politique ou homme de guerre • Les semi-chenillés américains • mai 40 : le massacre de Paradis

Histoire de Guerre
N°14
Décembre 1944 : BASTOGNE

n°14 : Bastagne décembre 44 • Le bataillon de Chartreuse • La suisse pendant la 2e GM • Opération « Frantic »

Histoire de Guerre
N°16
PATTON

n°16 : Patton en échec sur la Moselle • Les grosses pièces d'artillerie de la Kriegsmarine • Opération Frantic partie II

Histoire de Guerre
N°17
Le B1bis
OWEN DENIS JOHNSON

n°17 : Le char Renault B1bis • Bataille aéronavale en mer de Corail • La capture du général Giraud en 1940

Histoire de Guerre
N°19
Le FT17
HIROSHIMA NAGASAKI
POURQUOI ?

n°19 : Hiroshima, Nagazaki : pourquoi ? Les B-26 Marauders français • la bataille du St Laurent • L'ouvrage de Métrich (Maginot)

Histoire de Guerre
N°20
AFRIKA KORPS 1941
De Tripoli à Battleaxe

n°20 : Afrika Korps 1941 • Heinz Zimmer, mécanicien et pilote de chasse • Greif et Adler, les sd.Kfz 250/3 de Rommel

Histoire de Guerre
MONCORNET

n°24 : Montcorner, l'attaque de la 4e DCR • Bombardements de Hambourg • Syrie 1941, la guerre censurée • L'aide anglo-américaine à l'URSS

Histoire de Guerre
N°25
MALTE
Clé de la guerre en Afrique

n°25 : Malte, clé de la guerre en Afrique • Churchill et l'anthrax • Iwo Jima, le « hachoir »

Histoire de Guerre
N°26
TIGER
Dossier historique et technique

n°26 : Le Tiger • Les unités spéciales de la Regia Marina • Darlan et le débarquement en Afrique du Nord • Le I./JG 77 à l'ouest.

Histoire de Guerre
N°27
LA BATAILLE D'ANGLETERRE

n°27 : La bataille d'Angleterre • Raid sur Maalöy • L'échec de la reconstruction de la Kriegsmarine

Histoire de Guerre
N°28
EL ALAMEIN

n°28 : El Alamein, première grande défaite de l'Axe • la DCA embarquée de l'US navy • les Navajos code Talkers

Histoire de Guerre
N°29
STALINGRAD
La roue tourne

n°29 : Stalingrad, la roue tourne • Les briseurs de barrages • la A4/V2 premier missile balistique de l'histoire

Histoire de Guerre
N°32
Opération "Merkur"

n°32 : Opération « Merkur » les paras allemands en Crête • l'ouvrage d'Anzeling • Les régiments de pionniers de la VIIe Armée

Histoire de Guerre
N°34
Les bombardements stratégiques du Japon

n°34 : Les bombardements stratégiques du Japon • Les Forces Britanniques en France, • Kharkov 1943 : la Victoire impossible.

Histoire de Guerre
LA LIGNE MAGINOT
une forteresse inachevée

n°35 : La Ligne Maginot, la forteresse inachevée • Le système de Bange • Luftwaffe, le I./JG 26 sur le front de l'Est

Histoire de Guerre
N°36
KOURSK

n°36 : Koursk, la citadelle imprenable • La destruction du fort de Chaberton • Le raid de Doolittle sur Tokyo

Histoire de Guerre
N°37
21 juin 1943 arrestation de Jean Moulin à Caluire
La vérité est-elle possible !

n°37 : Arrestation de Jean Moulin • Les mitrailleuses d'infanterie • Le cenre aérien secret de Lipetsk

Histoire de Guerre
N°39
UTAH BEACH

n°39 : Utah Beach • La naissance des FNFL • Coulez le Tirpitz ! • les Italiens de la 2.Fallschirmjäger Division

Histoire de Guerre
N°40
NORMANDIE-NIEMEN

n°40 : Normandie-Niemen • Juin 40 le dernier combat de chars du 8e Dragon • La carrière du cuirassé Missouri

Histoire de Guerre
N°41
LE VERCORS
et les Alliés

n°41 : Le Vercors et les Alliés • Les chars de combat 1916-45 • McArthur, l'enfant terrible de la stratégie américaine.

Histoire de Guerre
N°45
Opération "Anvil-Dragoon"
Le débarquement en Provence

n°45 : Opération « Anvil-Dragoon » le débarquement en Provence • Le Special Air Service • Derniers canons à Gibraltar

Histoire de Guerre
La bataille aérienne de DUNKERQUE

n°49 : La Bataille aérienne de Dunkerque • M10 Tank Destroyer • La bataille du Cap Nord 43 • de la div. de cavalerie à la DLM

Histoire de Guerre
Leningrad
du sang et des larmes

n°50 : Leningrad, du sang et des larmes • le Sdkfz 251 • Les conséquences de la défaite de 1940

Histoire de Guerre
LES PORTE-AVIONS DE LA VICTOIRE
Les "classe Essex" de l'US Navy

n°51 : Les porte-avions de la victoire de l'US navy • l'héroïque défense du Pont St-Louis.

Histoire de Guerre
EXCLUSIF
Les bérets rouges à ARNHEM
Opération « Market-Garden »

n°58 : Opération « Market Garden » • Les « Lions de la 12 » • Le Prinz Eugen • les blindés canadiens 39-45

Histoire de Guerre
PANZERJÄGER
Les chasseurs de chars de la Wehrmacht
Dossier technique et historique

n°59 : Panzerjäger, les chasseurs de chars de la Wehrmacht • SS-Kavalerie Brigade • Herman Goering • Les Forces spéciales soviétiques

Histoire de Guerre
La campagne de TUNISIE

n°61 : La campagne de Tunisie • La motorisation de la Cavalerie • La bataille du Cap Matapan • La bataille du Rail

Histoire de Guerre
DOSSIER :
Les bombardements stratégiques sur l'Allemagne

n°62 : Les bombardements Stratégiques sur l'Allemagne • l'été 44 de la division Leclerc • L'opération Tannenberg

Histoire de Guerre
Jagdpanzer

n°63 : Jagdpanzer, les mastodontes du Reich • Projet Mullberry, les ports artificiels des Alliés • La bataille de Tikhvine • Walter Wolfrum

Histoire de Guerre
DOSSIER :
La 1re DFL
de Strasbourg à Colmar

n°64 : La 1er DFL de Strasbourg à Colmar • La 79th British Armoured Division en Normandie • La 2./NAG II en Italie • La batterie Lindemann

Histoire de Guerre
Guerre aérienne en Afrique

n°65 : La Luftwaffe en Afrique • le 5e régiment de dragons portés • La WG 42

Histoire de Guerre
Mers el-Kébir

n°66 : Mers el-Kébir • les automitrailleuses du Regio Esercito • Opération « Marathon » • la Path finder Forced de la RAF

Histoire de Guerre
DOSSIER :
StuG !
Sturmgeschütze

n°67 : Sturmgeschütze • mai 40 second siège de Maubeuge • Les paras du 4e SAS en Bretagne • La guerre en Ethiopie

Histoire de Guerre
SOMUA PANZER
HANNUT

n°68 : La première bataille de chars de l'histoire • Les Américains à l'assaut de la ligne Maginot • La Jagdverband 44 : l'escradrille des experts

Histoire de Guerre
D'Avranches à Falaise
Blitzkrieg made in USA

n°69 : Aout 44 d'avranche à Falaise • l'attaque des ponts de Maastricht • Les derniers combats du 10e corps sur la Loire.

Histoire de Guerre
La libération de LENINGRAD

n°70 : La libération de Leningrad • La capture de l'U-570 • Le 17th/21st Lancers pendant la « course vers Tunis »

Histoire de Guerre
KAMIKAZE
L'arme ultime

n°71 : Kamikaze, l'arme ultime • le canon antichar Pak 35/36 • Le baptème du feu de la cavalerie motorisée • A l'assaut de Kerfent

Histoire de Guerre
La défense aérienne du REICH

n°72 : la défense aérienne du Reich • Luigi Gorrini et le 18e grippo • Bataille pour Ordjonikidze et la poche de Gizel

Histoire de Guerre
Le IIIe Reich pouvait-il repousser le débarquement en Normandie ?

n°73 : Le Reich pouvait-il repousser le débarquement ? • L'armée rouge reprend la Crimée • Les tireurs d'élite britannqiues

Histoire de Guerre
BLINDÉS & MATÉRIEL
1940
NOUS AVIONS POURTANT UNE ARMÉE MAGNIFIQUE
14-18

n°74 : nous avions pourtant une armée magnifique. • le Lorraine 28 ...

Histoire de Guerre
BLINDÉS & MATÉRIEL
1940
CAVALERIE MÉCANIQUE
LA MONTÉE EN BELGIQUE
1914 1918

n°75 : le Laffly S15 R • la montée en Belgique • le Berliet CBA • le 194 GPF

Histoire de Guerre
BLINDÉS & MATÉRIEL
1940
LA PERCÉE DE SEDAN
INÉDIT
LE CHAR B
1914 1918

n°76 : la percée de Sedan • Le char B • AMD Laffly S15 Toe • ER 17

Histoire de Guerre
BLINDÉS & MATÉRIEL
1940
WEYGAND
SOMME
14 18
LATIL TAR

n°77 : la ligne Weygand le 12e GRCA • 155 C Schneider • TOE ER 26 bis Le 14e BCC • Latil TAR

Histoire de Guerre
BLINDÉS & MATÉRIEL
INÉDIT
AU MAROC
LA LÉGION
LES MOTORISÉS
LES CHARS DU FUTUR

n°78 : Le 1er GRDI • Les motorisés au Maroc • Mortier 220 de Bange • le 14e BCC • Le R11 ...

Histoire de Guerre
BLINDÉS & MATÉRIEL
INÉDIT
DE GAULLE

n°79 : De Gaulle au 507e RCC • Le 220 TR Schneider • l'ER 40 • Renault et les chars furturs • Latil M7 T1 Camions Peugeot...

Histoire de Guerre
BLINDÉS & MATÉRIEL
DIVISIONS CUIRASSÉES
EN PANHARD AVEC LA 2e DLM

n°80 : en AMD au 8e cuir. • Mortier de 220 ACS • Le 19e BCC • Le poste E10 • Latil M7 T1(2) • Enquête sur les chars B...

Musée des
BLINDÉS
TANK MUSEUM - PANZER MUSEUM
Saumur

Concours International de maquettes

10 et 11 mai 2008

Exposition Clubs et particuliers
Exposition libre : air, terre et mer
Espace de démonstrations
Espace commercants - Visite des réserves
Démonstration dynamique de blindés

1940 - 1944
LES ARDENNES

Pour tous renseignements et inscriptions :
1043 route de Fontevraud
49400 Saumur
Tél : 02 41 83 69 97
Fax : 02 41 83 69 90
www.musee-des-blindes.asso.fr
museedesblindes@wanadoo.fr